ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. CXCIX
n. 1

CONTRATTI DI PROGRAMMA STIPULATI DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CON LA SOCIETÀ RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA PER IL PERIODO REGOLATORIO 2022-2026 - PARTE SERVIZI E PARTE INVESTIMENTI

(Articolo 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
(SALVINI)

Trasmessa alla Presidenza il 23 dicembre 2022

PAGINA BIANCA

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Contratto di Programma 2022 – 2026, parte investimenti

ALLEGATO N. 1

1. Relazione Informativa

Roma, agosto 2022

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Indice

1. Inquadramento generale 3
1.1. Premessa 3
1.2. Il nuovo iter di approvazione dei Contratti di Programma con lo Stato 4
2. IL NUOVO CDP-I 2022-2026 8
2.1 Il quadro strategico e finanziario di riferimento 8
3. L'Evoluzione del portafoglio progetti 16
4. Le variazioni alle coperture finanziarie di competenza 18
4.1 I definanziamenti 18
4.2 Nuove fonti di finanziamento per competenza 18
4.3 La riallocazione di finanziamenti già contrattualizzati 23
5. "I nuovi avvii" 25
5.1 Adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change 26
5.2 Sviluppo tecnologico 26
5.3 Accessibilità stazioni 27
5.4 Valorizzazione delle reti regionali 27
5.5 Programmi città metropolitane 28
5.6 Intermodalità: accessibilità su ferro porti, interporti e aeroporti 28
5.7 Direttrici di interesse nazionale 29
6. Criteri di applicazione delle raccomandazioni del cipess in tema di documentazione da produrre nell'ambito del Contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti 31
7. Fabbisogni finanziari programmatici con articolazione per sezione: programma quinquennale di vigenza contrattuale, programma a completamento del piano decennale, oltre Piano (Sezione 2-3-4) 35
7.1 Inquadramento normativo 35
7.2 Quadro dei fabbisogni finanziari 38
APPENDICI 39

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1. INQUADRAMENTO GENERALE

1.1. Premessa

I rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'Infrastruttura in tema di disciplina delle modalità di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sono regolati, ai sensi del D.Lgs.112/2015 e dell'Atto di Concessione (DM 138-T/2000), attraverso lo strumento del Contratto di Programma (CdP).

Inizialmente (periodo 2001-2005), il CdP disciplinava in un unico Atto i finanziamenti destinati sia alle attività di investimento (investimenti di sviluppo, di manutenzione straordinaria, ecc.), sia alle attività in conto esercizio (manutenzione ordinaria, servizi di collegamento via mare tra la penisola e rispettivamente Sardegna e Sicilia, ecc.).

Successivamente (periodo 2007-2011), si è definita una nuova disciplina per regolare i rapporti Stato-Gestore in tema di investimenti, lasciando nel CdP parte investimenti tutte le attività in conto capitale (manutenzione straordinaria e investimenti di sviluppo) e rimandando ad un ulteriore ed apposito atto la disciplina delle attività in conto esercizio del Gestore.

L'esperienza progressivamente maturata sulla tematica ha indotto ad avviare una profonda riflessione rispetto all'assetto ed ai meccanismi dei contratti, con l'obiettivo di superare le criticità emerse nella fase gestionale. Ci si è dovuti confrontare con lunghi tempi di approvazione degli aggiornamenti contrattuali, con vincoli territoriali di spesa, con rilevanti e ripetuti definanziamenti e/o rimodulazioni di risorse, aspetti che hanno influito sull'operatività dei finanziamenti, creando rigidità ed incertezze nella programmazione, con ricadute negative sulla realizzazione del piano degli investimenti.

A partire dal 2013, ai sensi della delibera del CIPE 4/2012, i rapporti della Società con lo Stato sono regolati non più da un solo contratto ma attraverso due atti:

· **il Contratto di Programma Parte Servizi (CdP-S)** disciplina le attività manutentive, sia ordinarie che straordinarie, nonché le altre attività di gestione della Rete prestate dal Gestore, con le relative coperture finanziarie per il periodo di riferimento;

· **il Contratto di Programma Parte Investimenti (CdP-I)** disciplina gli investimenti ferroviari da realizzare a carico del Gestore per lo sviluppo e l'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria.

Con tale assetto contrattuale, in linea con gli orientamenti europei, si è inteso conferire maggiore efficacia alla fase attuativa degli accordi, tenendo distinti gli investimenti di ammodernamento e sviluppo, che possono essere oggetto per la loro natura di maggiori tempi di definizione/negoziazione, dagli interventi di manutenzione (ordinaria e straordinaria) per i quali è indispensabile garantire un quadro stabile di finanziamenti, anche mediante il disegno di un'apposita disciplina contrattuale.

Il **Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti** ha validità sino al 31/12/2021 con possibilità di proroga per una durata non superiore ai 12 mesi in base a quanto previsto dall'articolo 3 del Contratto stesso; pertanto il MIMS, in data 25 febbraio 2022, con nota prot. n.1493 nelle more della sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti, ha prorogato la scadenza del vigente Contratto di Programma al fine di consentire la prosecuzione degli interventi inseriti nella sezione 1 "opere in corso" dell'Atto in parola, assicurandone i corrispondenti trasferimenti di risorse, fino all'entrata in vigore del nuovo Atto contrattuale.

PAGINA BIANCA

di approvazione (sottoposto ad aggiornamento triennale o comunque in caso di mutamento degli scenari di carattere eccezionale).

Il **documento** dovrà essere inviato dal MIT, entro il 31 marzo dell'anno di scadenza del contratto di programma, alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Unificata (rideterminandone a questo livello il ruolo approvativo) che si devono esprimere entro 30 giorni dalla ricezione del documento, decorso il quale, il MIT procede all'approvazione dell'atto con proprio decreto.

In merito al contenuto, il documento strategico reca l'illustrazione delle esigenze in materia di:

- mobilità passeggeri e merci per ferrovia
- attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete
- individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi
- standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici

e contiene la descrizione degli assi strategici in materia di mobilità ferroviaria, con riferimento a:

- programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture
- programmi connessi ad obblighi di legge
- programmi di sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni;
- interventi prioritari sulle direttrici
- interventi prioritari da sottoporre a revisione progettuale
- attività relativa al fondo per la progettazione e le relative indicazioni di priorità strategica
- individuazione priorità strategiche relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti/aeroporti
- localizzazione interventi, con la specifica indicazione di quelli da realizzarsi nelle Regioni del Mezzogiorno
- le linee strategiche delle sperimentazioni relative alle innovazioni tecnologiche e ambientali
- la ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria
- metodologie di valutazione degli investimenti, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale e sociale
- criteri di valutazione delle performances del gestore e delle relative penalità.

ii. Il decreto apporta modifiche all'art.15 comma 2 del Dlgs. 112/2015 e alla legge 238/1993 ridisegnando l'iter approvativo dei contratti di programma quinquennali - parte servizi e parte investimenti - ed i relativi aggiornamenti annuali.

Il nuovo iter prevede che il MIT, di concerto con il MEF, entro il mese di giugno dell'anno precedente all'inizio di ciascun quinquennio programmatorio sottoponga lo schema di contratto all'approvazione del CIPESS che adotterà la relativa delibera entro trenta giorni.

Il MIT informa l'organismo di regolazione, che si esprime entro quindici giorni relativamente ai profili di competenza, e, mediante il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto dello schema di contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoposto all'approvazione del CIPESS.

La delibera del CIPESS è sottoposta al controllo di legittimità da parte della Corte dei Conti ai sensi dell'articolo 41, comma 5, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni,

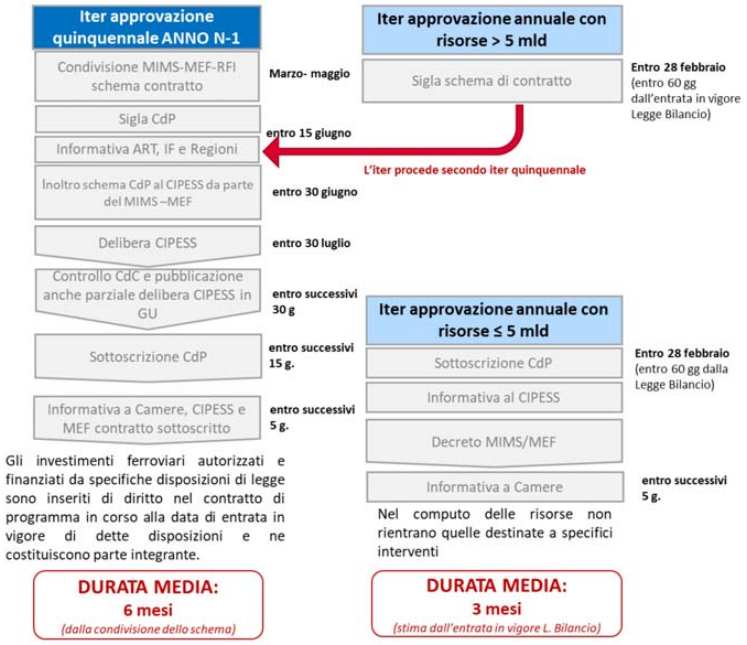
dalla legge 22 dicembre 2011, n. 21. Al fine di permettere una più celere realizzazione degli interventi ferroviari, è ammessa la registrazione anche parziale della delibera del CIPESS, che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione. In tal caso, il CIPESS può adottare, su richiesta del MIT, d'intesa con il MEF, una delibera integrativa o modificativa delle parti non registrate.

Lo schema di contratto di programma è sottoscritto tra il MIT e il gestore dell'infrastruttura **entro quindici giorni dalla registrazione da parte della Corte dei Conti della delibera di approvazione del medesimo schema** da parte del CIPESS. Il contratto di programma è trasmesso, **entro cinque giorni dalla sottoscrizione**, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle Camere, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPESS, con apposita informativa.

Gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante.

iii. Relativamente agli **aggiornamenti annuali** dei contratti il decreto prevede che entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio, il MIT e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedono alla sottoscrizione dell'atto, in coerenza con quanto previsto dal documento strategico. Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi sono approvati con decreto del MIT di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS. Per gli aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la procedura di cui al punto ii.

Fig. 1 – Nuovo iter approvativo



Il Decreto ha inoltre previsto una **norma transitoria** per il **nuovo periodo programmatorio 2022-2026** che prevede l'inoltro del **DSMF alle competenti Commissioni parlamentari e alla**

Conferenza unificata entro il 31 dicembre 2021 e **gli schemi di contratto di programma al CIPESS entro il 31 marzo 2022**.

Ai sensi del DL 152/2021, il **30 dicembre 2021** il MIMS ha trasmesso al Parlamento e alla Conferenza Unificata una prima versione del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (Atto del Governo n.352).

Rispettivamente in data **24 febbraio e 2 marzo 2022**, l'VIII Commissione Lavori Pubblici del Senato e la IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera hanno espresso parere favorevole, con osservazioni e condizioni al Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF).

In data **16 marzo 2022** la Conferenza Unificata ha espresso il parere, ai sensi degli artt. 8 e 9, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 28 agosto 1997 n. 281, sul medesimo DSMF.

Le Osservazioni e Condizioni espresse dal Parlamento e dalla Conferenza Unificata contengono raccomandazioni di carattere generale e puntuale quali la richiesta di finanziamento di interventi strategici, l'avvio di studi di fattibilità su nuovi investimenti di interesse regionale e l'assegnazione di priorità programmatica a specifici investimenti.

Il documento è stato oggetto di integrazioni da parte del MIMS per tener conto degli esiti del confronto istituzionale ed è stato approvato con proprio **decreto n. 109** in data **29 aprile 2022** registrato dalla Corte dei Conti in data **31 luglio 2022.**

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

2. IL NUOVO CDP-I 2022-2026

2.1 Il quadro strategico e finanziario di riferimento

L'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale rappresenta un asset di grande valore per il Paese con un ruolo di primaria importanza per contribuire al cambio di passo necessario a traguardare gli obiettivi di shift modale per una mobilità di persone e merci sempre più sostenibile, in linea con gli indirizzi strategici del Green Deal europeo e del PNRR.

Nel Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) si delinea come sfida per i prossimi anni quella di rendere l'infrastruttura ferroviaria sempre più resiliente, affidabile, sicura, oltre che con gli investimenti di potenziamento ed ammodernamento, attraverso le attività di manutenzione della rete, che dovranno essere eseguite secondo criteri, metodologie e processi sempre più improntati alla sostenibilità ambientale e sociale ed alla circolarità.

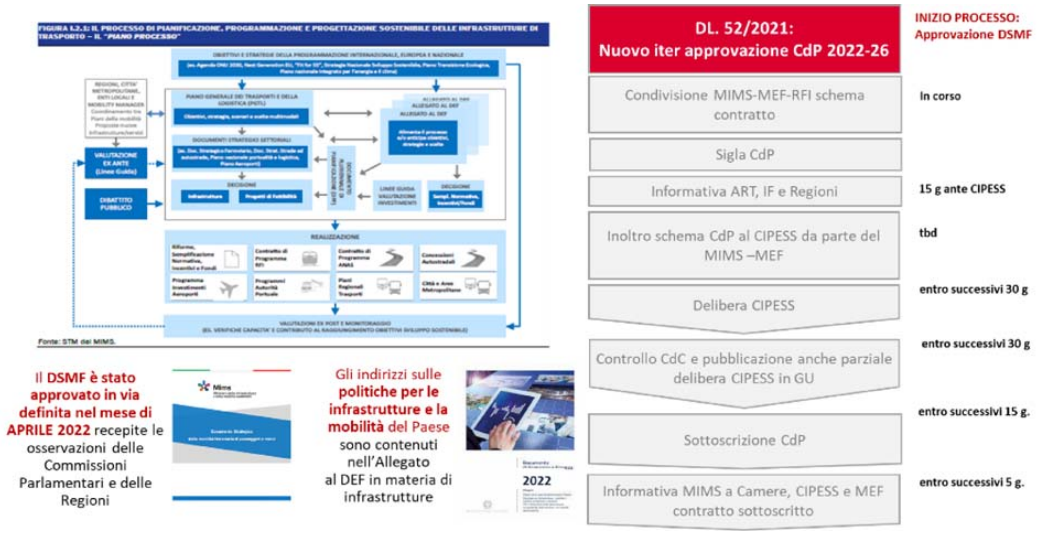
Il Gestore nel mese di maggio ha ritenuto definito il **quadro finanziario e strategico di riferimento** per poter elaborare il nuovo schema di Contratto di Programma 2022-2026, parte investimenti, facendo riferimento ai seguenti documenti, nel dettaglio in ordine cronologico:

- **Delibera CIPESS n.45/2021 di approvazione dell'aggiornamento 2020-2021 del CdP- I;**
- **Legge di Bilancio 2022** (Legge n° 234 del 30 dicembre 2021);
- approvazione di una prima tranche dei nuovi finanziamenti **Fondo Sviluppo e Coesione** per il periodo 2021-2027 da parte del CIPESS con delibera n.1 del in data 15 febbraio 2022;
- **Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria** (aprile 2022);
- **Allegato Infrastrutture al DEF 2022**– *Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti* (pubblicato il 23 maggio 2022), che in attesa dell'approvazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), rappresenta il documento ufficiale di pianificazione della mobilità, aggiornando annualmente quanto approvato dal Consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015. Inoltre, nelle more della redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), tenuto conto anche dei Piani strategici e/o operativi per ciascuna area tematica, l'Allegato Infrastrutture al DEF 2022 individua le infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese.

Pertanto a seguito delle verifiche interne e degli incontri tecnici con i ministeri su un paniere ampio di investimenti su cui effettuare la selezione dell'eleggibilità, tenuto conto della maturità progettuale, delle esigenze degli stakeholder e della natura dell'investimento e relativa urgenza, è stata elaborata una proposta contrattuale per il nuovo CdP-I 2022-2026 condivisa e sottoscritta tra le parti il [*]2022, che seguirà l'iter transitorio previsto dal prima descritto Decreto Legge 152/2021.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Fig. 2 – Iter approvativo norma transitoria



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

2.2 Il contenuto e la struttura del nuovo contratto

L'impianto della nuova proposta contrattuale si presenta in sostanziale continuità con la formulazione attualmente in vigore, presentando al contempo alcuni elementi di novità, di seguito rappresentati.

Dal punto di vista della struttura, in continuità con il Contratto di Programma, parte investimenti 2017-2021, il piano degli investimenti in corso e programmatici è articolato in 4 sezioni ben distinte, in ottemperanza alle indicazioni del CIPESS, di cui la prima composta dalle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria e le altre sezioni hanno carattere programmatico, in quanto rappresentano la pianificazione tecnico-economica di massima per un periodo temporale almeno decennale dei fabbisogni finanziari di competenza come quadro di riferimento a supporto della programmazione di finanza pubblica per la selezione e sostenibilità del piano degli investimenti del DSMF da avviare.

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 2023-2026,** riferita alle opere con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto;
c. **Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2027-2031** 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.

E' stata effettuata una nuova articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione in coerenza con la classificazione riportata nel DSMF, come di seguito rappresentato:

1. *Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change*
2. *Sviluppo tecnologico*
3. *Accessibilità stazioni*
4. *Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*
5. *Valorizzazione delle reti regionali*
6. *Città metropolitane*
7. *Porti e interporti: ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete*
8. *Aeroporti: accessibilità su ferro*
9. *Direttrici di interesse nazionale*

E' stata inoltre espunta, su indicazione del MEF, la Tavola D "Crediti verso i Ministeri competenti".

Sono state inoltre aggiornate, per rispondere al nuovo set informativo e alla richiesta del CIPESS (v. punto 3 del parere n.45/2021 relativo all'aggiornamento 2020/2021), le seguenti "Appendici" alla Relazione informativa:

Appendice 1:	Dettaglio Delibere CIPE per intervento
Appendice 2:	Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2022-2026
Appendice 3:	Schede interventi CdP-I 2022 – 2026
Appendice 4:	CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale e dossier allegati
Appendice 5:	CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento
Appendice 6:	Relazione interventi finanziati dall'art. 7-ter del DL n. 43/2013
Appendice 7:	Distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate
Appendice 8:	Elenco delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche
Appendice 9:	Elenco opere inserite nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR, Missione 3, Component 1
Appendice 10:	Progetti di fattibilità tecnico economica e Studi di fattibilità
Appendice 11:	Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile.

Dal punto di vista dei contenuti è necessario rappresentare che la **delibera CIPESS n.45/2021** di approvazione dell'aggiornamento 2020/2021 del CdP-I 2017-2021 ha espresso alcune raccomandazioni da tener presente nell'elaborazione del nuovo Contratto di Programma 2022-2026, parte investimenti:

- *"Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, dovrà predisporre una periodica relazione sull'andamento del contratto di programma, con particolare attenzione per le opere rientranti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, alle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, anche al fine di una successiva informativa al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, di seguito CIPESS, da parte del medesimo Ministero, che dovrà essere trasmessa entro il 30 giugno di ogni anno, fino a chiusura del Piano nazionale di ripresa e resilienza."*

A tal fine l'articolato è stato così integrato:

Art.4, comma 3, lettera a:

"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;

(v) andamento delle opere rientranti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e nel Piano Complementare;

(vi) indicatori di monitoraggio sullo stato della rete di cui all'art.9 del presente contratto".

- *Si raccomanda di includere nel prossimo contratto di programma - parte investimenti 2022-2026 - un quadro riepilogativo aggiornato anche delle opere incluse nel programma delle infrastrutture strategiche, al fine di riportare un quadro omogeneo, dello stato di attuazione e programmazione, degli interventi PIS, dividendoli fra: conclusi, in corso di realizzazione, in progettazione (esecutiva, definitiva, preliminare o studio di fattibilità), e in progettazione già sottoposti o ancora da sottoporre al CIPESS.*

A questo scopo è stato prevista specifica appendice alla presente relazione: "Elenco delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche".

- *Il Cipess richieda al MIT di informare il Comitato dell'avvenuto finanziamento dell'ulteriore quota sulla Missione 5 Componente 3 "Investimenti infrastrutturali per le zone economiche speciali - Soggetto attuatore RFI", nonché di presentare una relazione di dettaglio, recante un elenco esaustivo dei singoli interventi finanziati con i 98 milioni di euro della medesima Missione 5 componente 3.*

A tal proposito si evidenzia che in data 3 dicembre 2021 è stato emanato il Decreto interministeriale MIMS/Ministero per il sud e la coesione territoriale n. 492 il quale ha disposto, in attuazione al PNRR misura M5C3- 11 "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)", l'assegnazione di 95,7 milioni di euro con il dettaglio degli interventi di competenza del Gestore recepita nel presente CdP-I 2022-2026.

L'atto nel suo complesso, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale, contiene alcuni elementi di novità introdotti di seguito rappresentati:

Art. 1, comma 5:

"Il Decreto MEF del 6 agosto 2021 riporta l'articolazione delle risorse degli Interventi della Missione 3 - Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile, Componente 1 - Investimenti sulla Rete Ferroviaria del PNRR con dettaglio per Investimento/Subinvestimento e la distinzione tra "Nuovi progetti" e "Progetti in essere". Per la quota di Interventi di competenza RFI, la suddetta articolazione è stata recepita nel presente Contratto che riporta come nuove fonti di finanziamento le sole assegnazioni relative alla categoria "Nuovi Progetti". Il Gestore è tenuto a rispettare la destinazione delle risorse riportate nelle tabelle contrattuali. In deroga a quest'ultimo principio, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi realizzativi generali del presente Contratto, con specifico riferimento alla tempestiva conclusione degli interventi di competenza del Gestore previsti nella citata Missione 3 - Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile, Componente 1 - Investimenti sulla Rete Ferroviaria del PNRR, sono riconosciuti al Gestore margini di flessibilità nella gestione finanziaria delle risorse comunitarie e nazionali, fermo restando il limite delle risorse assegnate dal CdP-I e l'articolazione delle risorse PNRR per Investimento/sub-investimento riportata nel citato Decreto MEF del 6 agosto 2021. A questo scopo il Gestore è autorizzato, dandone preventiva comunicazione al MIT, a cui è riservata la facoltà di richiedere ulteriori correttivi qualora necessari, a gestire in maniera flessibile e temporanea le risorse comunitarie e nazionali salvaguardando la prosecuzione delle attività in corso, in particolare con riferimento agli obblighi derivanti dalle Milestone e dai Target PNRR, che dovranno comunque essere monitorati attraverso il sistema ReGiS. Le Parti provvederanno a recepire le modifiche intervenute nel primo aggiornamento contrattuale utile".

La clausola di flessibilità proposta ha lo scopo di garantire a RFI il più efficace raggiungimento delle Milestone e dei Target fissati nel PNRR, nel Decreto MEF del 6 agosto 2021 e negli Operational Arrangements sottoscritti con la Commissione Europea, consentendo al gestore la stessa flessibilità che è stata concessa dalla Commissione Europea nell'aggregare più CUP in unica Misura e che è stata declinata in dettaglio nel Decreto MEF del 6 agosto 2021. In assenza di questa clausola, il Gestore dovrebbe rispettare l'allocazione delle risorse con il livello di dettaglio riportato nelle tabelle contrattuali che è superiore a quello delle Misure del PNRR e non potrebbe effettuare il trasferimento temporaneo delle risorse comunitarie e di quelle statali nell'ambito della ripartizione per Investimento/Sub-Investimento operata nella tabella A del Decreto MEF del 6 agosto 2021.
La clausola di flessibilità ha riflesso unicamente nei rapporti tra il MIT ed RFI e non modifica le Milestone ed i Target fissati dal PNRR, dalla Tabella B del Decreto MEF del 2021 e dagli Operational Arrangements, i cui meccanismi di modifica sono previsti nei Regolamenti comunitari e nelle successive disposizioni di governance del PNRR.

Art. 1, comma 6:

"6. Al fine di assicurare il rispetto dei cronoprogrammi delle opere comprese nel Contratto di Programma Investimenti, in considerazione dell'incremento del costo per effetto delle nuove tariffe, RFI, previa istruttoria e autorizzazione di ogni singola fattispecie da parte del MIT, corredata da apposita informativa al CIPESS per le sole opere ricomprese nell'Appendice "Opere incluse nel Programma delle Infrastrutture Strategiche", potrà utilizzare temporaneamente le risorse finanziarie stanziate a legislazione vigente e assegnate ad interventi non ancora avviati e per i quali non sia prevista la revoca del finanziamento in caso di mancata assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti verso terzi entro un termine prefissato. La realizzazione degli interventi oggetto di temporaneo definanziamento, da individuare ove possibile nell'ambito del medesimo territorio regionale, resta sospesa nelle more del reintegro della relativa copertura finanziaria. Di tali variazioni viene tempestivamente informato il MEF".

Per garantire temporaneamente flessibilità nella gestione della copertura dei fabbisogni finanziari emergenti a fronte degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in attesa dell'emanazione delle modalità di accesso ai fondi istituiti dal c.d. Decreto aiuti.

Art. 1, comma 7:

"In relazione all'importo di 70 milioni di euro delle risorse di cui all'articolo 7-ter del DL 43/2013, non ancora assegnate in via definitiva a specifici interventi, queste si intendono assegnate agli interventi ricadenti nel territorio della Provincia Autonoma di Trento, come dettagliato nell'Appendice "Relazione interventi finanziati dall'art.7 ter del Decreto Legge 43/2013" alla Relazione informativa al Contratto".

Per la finalizzazione delle risorse non ancora assegnate in via definitiva a specifici interventi nell'ambito del territorio della Provincia Autonoma di Trento.

Art. 6, comma 3: "Facoltà del Gestore":

"Il Gestore utilizza le risorse stanziate dal presente Contratto per la Soppressione dei Passaggi a Livello ancora esistenti sulle linee ferroviarie della rete complementare, per la realizzazione di un'opera sostitutiva al Passaggio a Livello, funzionale e completa,, senza limiti di importo massimi predefiniti per singolo intervento; la modalità di impiego delle somme disponibili è definita dal Gestore sulla base di criteri di priorità dei singoli interventi che tengano conto, per tipologia di passaggio a livello, delle indicazioni di Ansfisa e delle raccomandazioni di DIGIFEMA, delle esigenze di sicurezza e di mitigazione dell'impatto sul traffico ferroviario".

Il quadro normativo relativo alle modalità di finanziamento degli interventi di soppressione di passaggi a livello sulla rete complementare presenta elementi di incertezza. Elemento centrale è il tetto massimo di cofinanziamento concesso al Gestore pari a 671.000 euro per opera sostitutiva che non è mai stato adeguato (dal 1998). Il comma è stato inserito al fine chiarire le modalità di utilizzo delle risorse del CdP-I relative al programma di soppressione passaggi a livello e superare i suddetti vincoli.

Art. 6, comma 4: "Facoltà del Gestore":

"Il Gestore, alla luce dei punti M e II del presente contratto, in ragione dello specifico know-how di settore ed a valle dei Gruppi di Lavoro istituiti presso la Struttura Tecnica di Missione, si impegna a svolgere la funzione di stazione appaltante ai fini dell'acquisizione del documento di fattibilità tecnico economica delle alternative progettuali per l'attraversamento dello Stretto di Messina. Il presente contratto costituisce obbligazione giuridicamente vincolante al fine dell'utilizzo delle risorse stanziate sul capitolo di bilancio 7008 istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

Tale comma è stato inserito a valle della conclusione dei gruppi di lavoro in cui *nota n. 1019 del 12/01/2022 dell'Ufficio di Gabinetto, si conferisce mandato a RFI S.p.A. per l'acquisizione del documento di fattibilità delle alternative progettuali per il* Sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

Art.9: Indicatori di monitoraggio sullo stato della rete

"RFI, entro il mese di giugno di ogni anno come previsto dall'art.4 comma 3 lettera a) del presente contratto, provvede a comunicare il valore degli indicatori di monitoraggio dello stato della rete al 31 dicembre dell'anno precedente così come di seguito descritti nella successiva tabella accompagnandoli da una relazione che evidenzi la progressiva evoluzione della rete e dei principali benefici apportativi dal completamento degli interventi avviati e/o conclusi anche in relazione alle modifiche apportate all'orario di servizio".

Tab.1 – Indicatori stato della rete

Indicatore		
Indicatore sociale	Piano adeguamento a STI PMR	n. di stazioni/fermate
		n. di stazioni/fermate parzialmente accessibili
		n. di stazioni/fermate accessibili
		n. di stazioni/fermate site presso i siti UNESCO n. di stazioni/fermate accessibili site presso i siti UNESCO".
Indicatore spazio unico europeo	Competitività e robustezza della rete merci e passeggeri	n. di posti di movimenti per treni fino a 750 m
		n. di posti di movimenti per treni fino a 600 m
		n. di posti di movimenti per treni fino a 400 m
		n. di posti di movimenti per treni fino a 250 m
	Interoperabilità	Km di rete
		di cui a singolo binario
		Km di rete attrezzati con ERTMS
	Carico assiale	Km di rete adeguati a standard D4
	Sagoma	Km di rete adeguati a standard PC/80
		Km di rete adeguati a standard P/C45
	Ultimo e penultimo miglio	n. di raccordi a servizio di terminal intermodali elettrificati
Indicatore ambientale	Rumore	km. di barriere acustiche realizzate per ridurre l'impatto sui frontisti
Indicatore di sicurezza	Movimenti dei convogli in modalità manovra	n. di posti di movimento da adeguare al movimento dei convogli in modalità treno
	Intersezioni a raso	n. di passaggi a livello

		n di passaggi a livello privati (pr-plp)
		n di passaggi a livello privati (altri)
		n. di passaggi a livello automatico a barriere intere
		n. di passaggi a livello automatico a semibarriere
		n. di passaggi a livello manuale manovrato da posto di guardia
		n. di passaggi a livello manovrato da AC
		n. di passaggi a livello semaforizzato
		n. di passaggi a livello senza dispositivo di sicurezza

Tali indicatori sono stati introdotti su indicazione del MIT al fine di monitorare annualmente la progressiva evoluzione della rete e dei principali benefici apportativi dal completamento degli interventi avviati e/o conclusi.

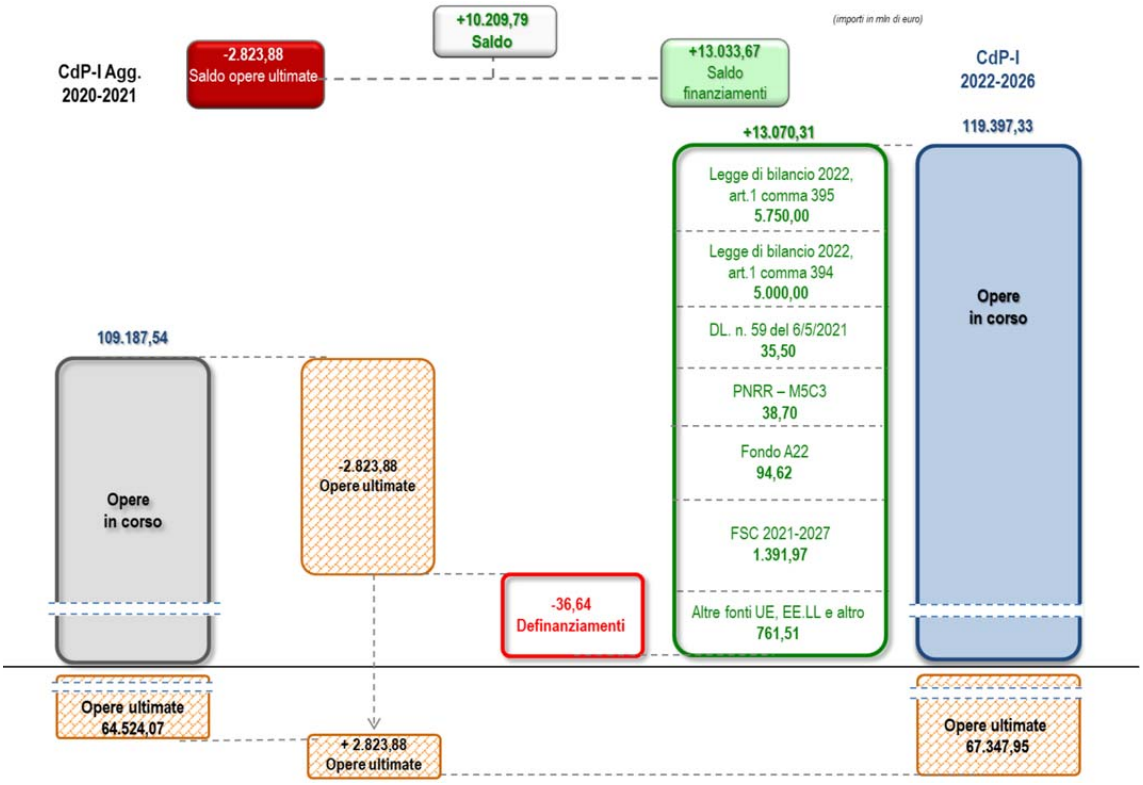
RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

3. L'EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO PROGETTI

Il nuovo contratto, 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 2017–2021 unitamente alle relative fonti di finanziamento.

Il valore del portafoglio attivo dei progetti del nuovo Contratto di Programma 2022-2026, come rappresentato in figura, si attesta a **119.397,33 milioni di euro** rispetto ai **109.187,54 milioni di euro** dell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021, tenuto conto delle variazioni al portafoglio connesse alle opere ultimate pari a **2.823,88** milioni di euro e delle variazioni finanziarie intervenute pari a **13.033,67 milioni di euro.**

Fig. 3 – 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 **2.823,88** milioni di euro di cui **2.280,07 milioni** riferiti ad investimenti sulla rete convenzionale e **543,81** milioni di euro riferiti alla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (per maggiori dettagli vedi tabella "Opere ultimate");

- recepimento del definanziamento per un valore complessivo di **36,64** milioni di euro derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;
- contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di **13.070,31** milioni di euro;
- una variazione a saldo zero, per un importo pari a **933,52** milioni di euro, che ha riguardato trasferimenti di risorse per far fronte a fabbisogni prioritari improcrastinabili.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

4. LE VARIAZIONI ALLE COPERTURE FINANZIARIE DI COMPETENZA

4.1 I definanziamenti

Nel presente Contratto di Programma si sono registrate riduzioni alle risorse finanziarie iscritte nel contratto per un totale di **36,64 milioni di euro,** ripartita nel modo seguente:

- ✓ **36,26** milioni di euro a valere del programma PON – PAC e FSC 2014-2020;
- ✓ **0,38** milioni di euro di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con Enti Locali.

Tab. 2 – Riepilogo definanziamenti

milioni di euro

Ministero-Ente	Fonte/Riga CdP	IMPORTO
MIMS/UE	**PON - PAC 2014-2020**	**-30,26**
	0311 - Metaponto - Sibari - Paola	*-4,49*
	NA026 - Interventi di adeguamento Battipaglia - Reggio Calabria: Pon te Petrace e PRG di Gioia Tauro	*-19,80*
	P074 - Potenziamento e velocizzazione Palermo-Catania	*-4,70*
	P201- Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	*-1,27*
MIMS	**FSC 2014-2020**	**-6,00**
	P200 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	*-6,00*
EE.LL.	**EE.LL e Altro**	**-0,38**
	POR 2014-2020	*-0,38*
TOTALE		**-36,64**

4.2 Nuove fonti di finanziamento per competenza

Nella tabella sotto riportata sono state riepilogate le variazioni in aumento registrate rispetto all'Aggiornamento 2020/2021 del CdP-I 2017-2021, per un valore complessivo di **13.070,31** milioni di euro.

Tab. 3 – Riepilogo nuove fonti per competenza

milioni di euro

FONTE DI FINANZIAMENTO	IMPORTO
Legge di Bilancio 2022, a valere sul capitolo di bilancio MEF/7122 pg.2 stanziate dalla Legge n° 234 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024", art.1 comma 395	5.750,00
Legge di Bilancio 2022, a valere sul capitolo di bilancio MEF/7122 pg.15 stanziate dalla Legge n° 234 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024", art.1 comma 394	5.000,00
Fondi A22	94,62
PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza) M5C3	38,70
DL 59/2021, Fondo Complementare	33,50
FSC 2021-2027	1.391,97
CEF 2014-2020	2,19
Risorse da EE.LL. ed altro	759,32
di cui POR 2014-2020	*40,66*
Convenzioni con Enti Locali	*88,75*
Autofinanziamento	*629,91*
TOTALE	**13.070,31**

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:

- **5.000,00 milioni di euro** quale quota di risorse stanziate dalla Legge n° 234 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024" (c.d. Legge di Bilancio 2022), art.1 comma 394 per lo sviluppo del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica;
- **5.750,00 milioni di euro** a valere sul capitolo di bilancio MEF/7122 pg.2 stanziate dalla Legge n° 234 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024" (c.d. Legge di Bilancio 2022), art.1 comma 395 per il finanziamento del contratto di programma RFI- parte investimenti per gli anni 2022-2026;

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Tab. 4 – Dettaglio interventi finanziati dalla Legge di Bilancio 2022

milioni di euro

Riferimento CdP-I		Descrizione intervento	LB 2022	% sud
A01	**01**	**Programmi prioritari ferrovie - Adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change**	**477,00**	**45%**
A01	*A1004A*	*Sicurezza in galleria*	*25,00*	*45%*
A01	*A1004B*	*Risanamento acustico*	*155,00*	*45%*
A01	*A1004F*	*Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte*	*20,00*	*45%*
A01	*A1006*	*Soppressione passaggi a livello*	*167,00*	*45%*
A01	*A1013A*	*Idrogeologia*	*110,00*	*45%*
A02	**02**	**Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico**	**768,03**	**45%**
A02	*A2001B*	*Tecnologie per la circolazione*	*326,50*	*45%*
A02	*A2004B*	*Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali*	*37,00*	*45%*
A02	*A2004D*	*Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura*	*46,00*	*45%*
A02	*A2005*	*Telecomunicazioni e GSM-R*	*33,00*	*45%*
A02	*A2008*	*Sviluppo tecnologie innovative*	*16,40*	*45%*
A02	*A2009*	*Security*	*15,00*	*45%*
A02	*A2010*	*Sistemi Informativi*	*30,00*	*45%*
A02	*A2011*	*Programma nazionale ERTMS*	*264,13*	*45%*
A03	**03**	**Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni**	**404,00**	**34%**
A03	*P055_A*	*Piano integrato Stazioni*	*187,00*	*34%*
A03	*P237*	*City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate*	*207,00*	*34%*
A03	*P264*	*Digitalizzazione stazioni*	*10,00*	*34%*
A05	**05**	**Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali**	**1.300,45**	**35%**
A05	*0271A*	*Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase*	*5,32*	*100%*
A05	*0334*	*Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio*	*47,13*	
A05	*0366A*	*Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello*	*40,00*	
A05	*1357*	*Potenziamento Fossano-Cuneo*	*6,00*	
A05	*1674*	*Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento*	*37,00*	*100%*
A05	*I170*	*Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa*	*35,00*	*100%*
A05	*I172*	*Variante di Riga*	*10,00*	
A05	*I173*	*Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno*	*26,00*	*100%*
A05	*I177*	*Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto*	*75,00*	*100%*
A05	*I183*	*Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto*	*261,00*	
A05	*P136*	*Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo*	*27,00*	
A05	*P198*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest*	*196,00*	
A05	*P199*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est*	*90,00*	
A05	*P200*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro*	*55,00*	
A05	*P201*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole*	*165,00*	*100%*
A05	*P210A*	*Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie*	*60,00*	*50%*
A05	*P233*	*Potenziamento Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase*	*85,00*	
A05	*P248*	*Raddoppio Decimomannu-Villamassargia*	*80,00*	*100%*
A06	**06**	**Città metropolitane**	**508,26**	**11%**
A06	*0258_A*	*Chiusura anello ferroviario di Roma*	*76,27*	
A06	*0260*	*Raddoppio Lunghezza-Guidonia*	*82,79*	
A06	*0332A*	*Nodo di Bari: Bari Sud*	*35,00*	*100%*
A06	*1417*	*Potenziamento linee Castelli Romani*	*10,00*	
A06	*P053*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma*	*30,00*	
A06	*P054*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano*	*47,20*	
A06	*P075*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia*	*5,00*	
A06	*P080*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino*	*25,00*	
A06	*P134*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli*	*30,00*	
A06	*P217*	*Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa*	*20,00*	*100%*
A06	*P260*	*Potenziamento Capannelle-Ciampino*	*147,00*	
A07	**07**	**Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete**	**356,18**	**1%**
A07	*P060*	*Infrastrutturazione porti e terminali*	*10,00*	*34%*
A07	*P220*	*Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce*	*304,18*	
A07	*P252*	*Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale*	*42,00*	
A09	**09**	**Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale**	**1.936,08**	**38%**
A09	*0142A*	*Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase*	*5,00*	*100%*
A09	*0241A*	*Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie*	*10,00*	
A09	*0276A*	*Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase*	*99,55*	
A09	*0298*	*Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina*	*336,56*	
A09	*0307A*	*Roma-Pescara - ulteriore fasi*	*80,00*	*100%*
A09	*0337A*	*Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento*	*24,10*	
A09	*0337B*	*Accesso al Brennero lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto*	*10,00*	
A09	*1940*	*Nodo di Udine*	*15,00*	
A09	*A1008*	*Velocizzazione attraversamento dinamico Stretto di Messina*	*109,00*	*100%*
A09	*I175*	*Raddoppio PM 228-Albacina*	*80,00*	
A09	*NA026*	*Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.*	*305,00*	*45%*
A09	*P072*	*Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto*	*13,31*	*100%*
A09	*P126*	*Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto*	*5,00*	*100%*
A09	*P221*	*Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti*	*15,00*	
A09	*P222*	*Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti*	*100,86*	
A09	*P223*	*Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti*	*30,00*	
A09	*P224*	*Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti*	*181,70*	*10%*
A09	*P225*	*Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti*	*22,00*	*60%*
A09	*P240A*	*Roma-Pescara fasi*	*290,00*	*100%*
A09	*P240B*	*Roma-Pescara completamento*	*10,00*	*100%*
A09	*P245*	*Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido*	*50,00*	*100%*
A09	*P261*	*Potenziamento linea Bologna-Prato*	*144,00*	
	Totale complessivo		**5.750,00**	**34%**

– **1.391,97 milioni di euro** a valere sul "Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027" di cui alla delibera CIPESS n. 1/2022 del 15 febbraio 2022;

Tab. 5 – Dettaglio interventi FSC 2021-2027

mln di euro

Regione	Atto	Descrizione Intervento	Riga CdP-I 2022-2026	Descrizione NPP	CUP	Finanziato
Lombardia	CIPESS 1/2022	Raddoppio Codogno - Cremona - Mantova	I178A	Raddoppio Codogno - Cremona - Mantova	J84H17000930009	100,00
Lombardia	CIPESS 1/2022	Raddoppio tratta Bergamo Montello - 2° fase	0366B	Raddoppio Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	J64H17000140001	90,00
Friuli Venezia Giulia	CIPESS 1/2022	Nodo di Udine	1940	Completamento Nodo di Udine	J54H17000130009	40,00
Lazio	CIPESS 1/2022	Roma - Nodo del Pigneto	1483	Nodo di interscambio di Pigneto	J37I06000070001	14,97
Abruzzo	CIPESS 1/2022	Linea Pescara - Roma - velocizzazione	P240A	Potenziamento Roma-Pescara	J84E21001320008	100,00
Puglia	CIPESS 1/2022	Nodo di Bari - Bari Nord Variante Bari S. Spirito - Palese	0332B	Nodo di Bari: Bari Nord (interramento tratta S.Spirito-Palese) e Bari Sud (variante Bari C.le-Bari Torre a Mare)	J11C09000000009	608,00
Basilicata	CIPESS 1/2022	Progettazione variante S. Nicola di Melfi - hub industriale intermodale			J19B12000040001	5,00
Sicilia	CIPESS 1/2022	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^macrofase	0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania	J11H03000180001	408,00
Sardegna	CIPESS 1/2022	Velocizzazione Villa Massargia-Carbonia			J74E21001690008	13,00
Sardegna	CIPESS 1/2022	Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	P249	Collegamento ferroviario aeroporto Olbia	J31B21002470001	13,00
Totale						**1.391,97**

– **94,62 milioni di euro** a valere delle risorse A22 - art. 13 bis del D.L. 148/2017 - in base al quale la Società Autobrennero Spa è tenuta a versare all'entrata del bilancio dello Stato le risorse accantonate nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449 (cd. Fondo ferrovia);

– **33,50 milioni di euro** in attuazione della sub-misura A4 del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016 avente ad oggetto "Infrastrutture e mobilità" e assegnate a RFI con ordinanza del commissario straordinario per il sisma n.2 del 16 dicembre 2021, per interventi di "Potenziamento e restyling di stazioni ferroviarie";

– **38,70 milioni di euro** per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) a valere delle risorse stanziate sulla Missione 5 component 3 per l'investimento "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)", stanziate dal Decreto MIMS n.492 del 3 dicembre 2021 in aggiunta ai 57,00 milioni già contrattualizzati nell'Aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma, parte investimenti 2017-2021.

Di seguito si riporta il dettaglio completo degli interventi.

Tab. 6 – Dettaglio interventi finanziati dal PNRR – M5C3

mln di euro

Riferimento CdP-I		Missione		Descrizione intervento	Risorse	di cui contrattualizzate nel CdP-I 2022-2026
A04	**04**			**Valorizzazione delle reti regionali**	**12,00**	**12,00**
A04	*I177*	*J44G19000010001*	*Missione 5 component 3 "Inclusione e coesione"*	*ASI Salerno - nuova stazione metropolitana - "Zona Industriale"*	*12,00*	*12,00*
A06	**06**			**Porti e interporti**	**26,00**	**26,00**
A06	*P060*	*J37H21006500008*	*Missione 5 component 3 "Inclusione e coesione"*	*Area industriale di Valle Ufita - Terminal scalo merci con annessa area di smistamento*	*26,00*	*26,00*
A08	**08**			**Direttrici di interesse nazionale - interventi realizzati per lotti funzionali**	**57,70**	**0,70**
A08	*P225*	*J54E21004790008*	*Missione 5 component 3 "Inclusione e coesione"*	*Linea Adriatica e collegamento Bari-Taranto-Gioia Tauro: adeguamento prestazionale ulteriore fase (modulo)*	*57,70*	*0,70*
			Totale complessivo		**95,70**	**38,70**

– **2,19** milioni di euro a seguito della sottoscrizione con CINEA (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency) – agenzia a ciò delegata dalla Commissione Europea – dell'agreement No INEA/CEF/TRAN/M2020/2450476.

Tab. 7 – Dettaglio interventi CEF 2014-2020

Atto	Descrizione Intervento	Riga CdP-I agg. 2018-2019	Descrizione NPP	Variazioni di finanziato
Agreement number: INEA/CEF/TRAN/M2020/2450476 Action No: 2020-IT-TM-0013-S	Designing the upgrade of Italian railway stations on the MED, BAC, RALP and SCAN-MED TEN-T Core Network Corridors	P055_A	Piattaforma di analisi del territorio per lo sviluppo dei servizi di stazione	2,19
Totale				**2,19**

– **40,66** milioni di euro derivanti da finanziamenti FESR del Programma Operativo Nazionale (PON)

Tab. 8 – Dettaglio interventi finanziati dal POR 2014-2020

mln di euro

REGIONE	atto	Descrizione Intervento	riga CdP-I	descrizione NPP	Risorse
SICILIA	Convenzione RFI-Regione Siciliana 27/12/2021	Completamento del G.P. Raddoppio ferroviario Palermo – Carini -Tratta urbana A	0036	Nodo di Palermo	39,46
CALABRIA	Protocollo d'intesa tra la Regione Calabria, il Comune di Lamezia Terme e RFI del 15/10/2020	Riordino funzionale e riqualificazione delle aree esterne della stazione ferroviaria di Lamezia Terme Centrale	P218	Riqualificazione aree esterne in asset	1,20
TOTALE					**40,66**

– **88,75** milioni di euro derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli d'Intesa con Enti Locali.

Tab. 9 – Dettaglio interventi finanziati da Enti Locali

mln di euro

Atto	Descrizione Intervento	Riga CdP	risorse
Addendum del 25/03/2021 alla convenzione tra RFI e il Comune di Mantova del 08/07/2019	Riordino funzionale e qualificazione delle aree esterne alla stazione ferroviaria di Mantova	P054	0,25
Protocollo di intesa tra RFI e il Comune dell'Aquila del 04/11/2019	Riordino funzionale e riqualificazione delle aree esterne della stazione ferroviaria dell'Aquila	P218	0,40
Conv. Tra RFI e la Provincia di Cuneo del 12/08/2021	MS di un attraversamento con cavalca-ferrovia esistente al Km 13+314 Linea Ferroviaria Fossano – Ceva, fra Magliano-Crava-Morozzo e Mondovì	A1014	0,43
Conv. Tra RFI e la Provincia di Cuneo del 12/08/2021	MS di un attraversamento con cavalca-ferrovia esistente al Km 05+380Linea Ferroviaria Fossano – Ceva, fra le Stazioni di Fossano e Trinità.	A1014	0,53
V Atto Integrativo all'Accordo di Programma Quadro per il trasporto ferroviario	Nuova stazione Cisternazzo/Ospedale - Nuova Fermata Colajanni e adeguamento stazione Ragusa	P201	22,07
Accordo tra Reg.Lombardia -RFI- Prov.di Varese del 22/12/2020, in sostituzione dell'accordo sottoscritto il 15/12/2015 e modificato il 31/03/2017	Risoluzione delle interferenze tra rete stradale e ferroviaria: Gallarate-Laveno-Luino-Pino-Gallarate-Sesto Calende-Laveno	P221	11,84
Conv. Tra RFI e il Comune di Crema del 04/08/2021	Sopp. PPLL sito alla progressiva chilometrica 42+787 della linea ferroviaria Cremona –Treviglio nel Comune di Crema e realizzazione del sottopasso Veicolare	A1006	2,01
Conv. tra RFI e la Regione FVG del 21/10/2021	Real. di canaline portabiciclette all'interno dei sottopassi delle stazioni ferroviarie nell'ambito del Progetto di cooperazione territoriale transfrontaliera Interreg VA Italia Austria 2014-2020 EMOTIONWay	P199	0,06
Accordo di programma del 31/07/2019 Garfagnana quota MIGRA	Interventi di riqualificazione, adeguamento e valorizzazione della stazione di Castelnuovo Garfagnana	P060	0,25
atto aggiuntivo del 01/04/2021 alla conv. tra RFI e FVG del 05/12/	Real canaline portabiciclette all'interno dei sottopassi delle stazioni ferroviarie in corr. della CAAR o altre staz in FVG corr. alla Rete delle Ciclovie Regionali	P199	0,02
Convenzione tra RFI, la Regione FVG, CONSEVEG e Molino Casillo S.p.a. del 02/04/2021	Messa in esercizio del raccordo ferroviario di Ronchi Legionari Sud, Zona industriale Schiavetti-Brancolo	P199	0,90
Convenzione tra RFI, ENAC e SAVE del 21/05/2021	Realizzazione del collegamento ferroviario fra la linea storica Venezia-Trieste e l'aeroporto di Venezia Marco Polo	0268	50,00
TOTALE			**88,75**

– **629,91** milioni di euro in autofinanziamento.

Tab. 10 – Dettaglio interventi finanziati in Autofinanziamento

mln di euro

Descrizione Intervento	riga CdP-I	risorse
Elettrificazione dei binari X, XI e XII della stazione di La Spezia Centrale (2° Pillar)	P200	0,81
Ripristino delle piene funzionalità del Centro di Manutenzione DOMO II (2° Pillar)	P221	1,61
Completamento platee di lavaggio Ancona (2° Pillar)	P200	4,00
Rifacimento dei binari del fascio partenze e del fascio vuoti del terminal di Cervignano Smistamento	P060	3,95
Scalo di Segrate (2° Pillar)	P060	3,21
Scalo di Brescia (2° Pillar)	P060	3,05
acquisizione edificio sito in Genova, via del Legaccio	P198	12,76
Water management	A2001B	0,05
Nodo AV di Firenze	A5000_1	600,47
TOTALE		**629,91**

4.3 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 ed 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.

Nel presente aggiornamento contrattuale sono state riallocate, con una operazione a saldo zero, risorse per un importo complessivo di **933,52 milioni di euro,** come di seguito rappresentato:

1. nell'ambito della tabella A01 - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change sono state rimodulate risorse **per 225,64 milioni di euro**, a favore del piano di "Sicurezza Armamento" (A1004E), al fine di adeguare l'infrastruttura ferroviaria ai moderni standard costruttivi, riperimetrando le fasi finanziate dei programmi "Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori" (ex A1004C ora P055_A), "Sicurezza in galleria" (A1004A) , "Piano conservazione opere d'arte" (A1014) e altri;
2. nell'ambito della tabella A05 - Valorizzazione delle reti regionali sono state rimodulate risorse **per 59,70 milioni di euro**, a favore dei seguenti progetti:
   - **4,70 milioni di euro** per l'ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa, attingendo dal "Fondo per la salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL." (NA026);
   - **7,00 milioni di euro** per il nodo complesso di Pompei, attingendo dal programma "Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli" (P134);
   - **48,00 milioni di euro** per una prima fase dell'elettrificazione Isola della Scala – Cerea, attraverso le risorse statali liberate dall'operazione di rimodulazione dei fondi FSC 14-20 concordata con il MIT e la regione Veneto;
3. nell'ambito della tabella A06 – Programmi città metropolitane sono state rimodulate **per 526,52 milioni di euro**, a favore dei seguenti progetti:

- **3,36 milioni di euro** per il raddoppio Milano-Mortara 2^ fase, derivante da una diversa allocazione di attività/interventi nell'ambito del global project (0049B);
- **523,15 milioni di euro** per il nodo AV di Firenze, attingendo dal "Programma nazionale ERTMS" (A2011) per gli interventi di attrezzaggio della linea direttissima Firenze-Roma, dai programmi di upgrade dei corridoi Mediterraneo e Scandinavia-Mediterraneo (P222, P224 e A5000_4) e del nodo di Bologna (P112) per interventi di upgrade tecnologico delle tratte e dei nodi AV già attivati;

4. nell'ambito della tabella A09 – direttrici di interesse nazionale sono state rimodulate **per 121,66 milioni di euro**, a favore dei seguenti progetti:

- **4,49 milioni di euro** per il potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello opere prioritarie, attingendo dal "Fondo per la salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL." (NA026);
- **8,44 milioni di euro** per la velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie, attraverso una diversa allocazione di attività/interventi nell'ambito del programma "Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda" (P254);
- **10,00 milioni di euro** per la velocizzazione Torino-Genova, derivante da una diversa allocazione di attività/interventi nell'ambito del programma di "Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti (P221);
- **98,73 milioni di euro** per il nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase, derivanti da economie sull'intervento di raddoppio della tratta Giampilieri-Fiumefreddo (0249) nell'ambito del medesimo itinerario Palermo-Catania-Messina.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

5. "I NUOVI AVVII"

Le risorse finanziarie che sono state stanziate da provvedimenti che hanno individuato gli investimenti destinatari delle risorse (risorse vincolate), sono state recepite nel nuovo CdP-I 2022-2026. Le altre risorse (risorse non vincolate) sono state allocate sui programmi/progetti di investimento, in coerenza con gli obiettivi del **Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria**, in sinergia con le strategie illustrate **nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022**, nell'ottica del miglioramento della sicurezza e della sostenibilità dei sistemi di trasporto, per conseguire la diversione modale di passeggeri e merci verso il sistema ferroviario e secondo le esigenze manifestate dagli stakeholders. Questi investimenti contribuiranno al miglioramento delle prestazioni e dell'accessibilità del servizio ferroviario attraverso:

- la **piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T** per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard prestazionali europei e di potenziamento delle reti TEN-T e dei valichi alpini;
- **il potenziamento e la messa in sicurezza della circolazione ferroviaria** grazie alla prosecuzione del programma di estensione dell'utilizzo dell'ERTMS a tutta la rete. Oggi l'ERTMS è operativo su 780 km di linee prevalentemente Alta Velocità. L'obiettivo è quello di accelerare l'attrezzaggio con ERTMS del 100% della rete e della flotta circolante entro il 2035, con grande anticipo rispetto al termine stabilito a livello europeo (2050) al fine di rendere il sistema ferroviario italiano tra i più avanzati del mondo;
- **l'aumento della resilienza alla crisi climatica** con il rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura, l'efficientamento energetico e l'aumento della sicurezza, così da anticipare potenziali minacce derivanti dal dissesto idrogeologico, affrontare eventi meteorologici avversi e
- **il potenziamento e l'estensione dell'Alta Velocità (AV)** ossia l'estensione della connettività e le prestazioni della rete AV realizzando infrastrutture rispondente alle esigenze di ciascun territorio. Per migliorare l'integrazione e l'accessibilità tra le principali aree urbane del Paese. Affiancando alla realizzazione di nuove linee, interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione, sarà possibile massimizzare l'offerta di collegamenti veloci nord-sud/est-ovest;
- **il miglioramento delle reti regionali, interregionali, dei nodi ferroviari delle città metropolitane,** per lo sviluppo dei servizi ferroviari dedicati alla mobilità sistematica, **oltre cheal recupero delle linee storiche ad utilizzo turistico**;
- **il miglioramento dei collegamenti di "ultimo miglio"** con aeroporti, porti e terminali merci.
- **l'aumento della qualità delle stazioni** le quali vanno valorizzate quali nodi intermodali e poli di attrazione per lo sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità;
- **l'innovazione tecnologica** da sviluppare nell'ambito di tutti i sottosistemi dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Sono previsti con il nuovo CdP-I 2022-2026 nuove risorse per **13.033,67 milioni di euro che consentiranno l'avvio di nuovi investimenti** così articolati:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Tab. 11 – Nuovi avvii

mln di euro

Tabelle	Intervento	Nuovi Avvii CdP-I 2022-2026
A01	Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	641,61
A02	Sviluppo tecnologico	463,08
A03	Accessibilità stazioni	259,63
A05	Valorizzazione delle reti regionali	1.519,52
A06	Città metropolitane	2.260,80
A07	Programma porti e interporti - Accessibilità su ferro	392,64
A08	Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	59,40
A09	Direttrici di interesse nazionale	7.436,96
TOTALE		13.033,67

Di seguito una disamina di dettaglio degli investimenti finanziati con il presente contratto di Programma, si rappresenta che le righe evidenziate in rosso evidenziano le richieste degli stakeholder.

5.1 Adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

Al fine di proseguire gli interventi di messa in sicurezza delle linee, sono previsti **641,61 milioni di euro** per i programmi volti 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, nonché per l'avvio del nuovo programma di Cyber security.

Tab. 12 – "Adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata Agg. 2020-2021 Proforma	Nuovi AVVII CdP-I 2022-2026	Opere contrattualizzate al CdP-I 2022-2026	Fabbisogni
A01	Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	32.908,17	8.983,17	641,61	9.624,79	23.283,38
A1004A	Sicurezza in galleria	6.000,00	395,69	-4,70	390,99	5.609,01
A1004B	Risanamento acustico	10.600,00	707,66	155,00	862,66	9.737,34
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021)	133,17	135,17	-2,00	133,17	
A1004E	Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)	3.795,49	3.569,85	225,64	3.795,49	
A1004F	Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte	333,50	58,00	20,00	78,00	255,50
A1006	Soppressione passaggi a livello	7.949,75	2.378,11	169,01	2.547,12	5.402,63
A1013A	Idrogeologia	2.748,09	1.098,09	110,00	1.208,09	1.540,00
A1013B	Sismica	1.031,90	296,90	-3,90	293,00	738,90
A1014	Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021)	316,26	343,70	-27,44	316,26	

5.2 Sviluppo tecnologico

Nuove risorse per **463,08 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.

Sono previsti 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 e con priorità per le linee su cui è programmata l'installazione di ERTMS L2/L3;

Nell'ambito del programma è prevista la realizzazione di nuovi Apparati Centrali di stazione basati su logica digitatale computerizzata (ACC), l'upgrade dei regimi di circolazione, il potenziamento degli impianti di telecomunicazione GSM-R già realizzati e l'estensione della rete GSM-R, altri upgrade tecnologici necessari per garantire l'integrazione tra sistemi tecnologici e le funzionalità di ERTMS livello 2/3 (eliminazione del segnalamento laterale e blocco dinamico). Il perimetro di riferimento è costituito dalle linee indicate nella rev.P del Piano Accelerato ERTMS, che prevede l'attrezzaggio ERTMS stand alone di ulteriori 3.400 km circa di rete convenzionale entro l'orizzonte 2026, aggiuntivi rispetto ai 1.270 km del Breakthrough Program ERTMS già finanziati e da completare entro il 2022.

Tab. 13 – "Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata Agg. 2020-2021 Proforma	Nuovi AVVII CdP-I 2022-2026	Opere contrattualizzate al CdP-I 2022-2026	Fabbisogni
A02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	27.604,09	8.009,36	463,08	8.472,44	19.131,65
A20018	Tecnologie per la circolazione	8.688,63	2.557,54	**326,55**	2.884,09	**5.804,54**
A20048	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	787,28	405,28	**37,00**	442,28	**345,00**
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	336,95	110,95	**46,00**	156,95	**180,00**
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	3.092,51	184,51	**33,00**	217,51	**2.875,00**
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	589,41	258,01	**16,40**	274,41	**315,00**
A2009	Security	460,66	210,66	**15,00**	225,66	**235,00**
A2010	Sistemi Informativi	599,33	269,48	**30,00**	299,48	**299,85**
A2011	Programma nazionale ERTMS	13.049,31	4.012,92	**-40,87**	3.972,05	**9.077,26**

5.3 Accessibilità stazioni

In coerenza con il DSMF è stata creata un'apposita classe nelle tabelle contrattuali dove rappresentare nella sua interezza il Programma di accessibilità stazioni

Proseguono gli interventi strategici per migliorare l'accessibilità al trasporto ferroviario e con ricadute sul territorio, spesso integrati in un contesto più ampio di rigenerazione urbana e del sistema di mobilità. Il programma è finalizzato allo sviluppo, alla riqualificazione, all'accessibilità e all'efficientamento energetico di singole stazioni, di Hub per potenziare/riqualificare la presenza del sistema ferroviario e garantire la rinnovata centralità come nodo trasportistico e polo di servizi, con un progetto omogeneo che garantisca coerenza e riconoscibilità, integrato nel contesto urbano di riferimento.

Tab. 14 – "Accessibilità stazioni"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata Agg. 2020-2021 Proforma	Nuovi AVVII CdP-I 2022-2026	Opere contrattualizzate al CdP-I 2022-2026	Fabbisogni
A03	Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni	8.163,87	3.081,22	259,63	3.340,86	4.823,01
P055_A	Piano integrato Stazioni (Villapizzone, Reggio Emilia AV Mediopadana)	6.830,72	2.704,07	**42,63**	2.746,71	**4.084,01**
P237	City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	1.312,00	376,00	**207,00**	583,00	**729,00**
P264	Digitalizzazione stazioni	21,15	1,15	**10,00**	11,15	**10,00**

5.4 Valorizzazione delle reti regionali

Nuove risorse per **1.519,52 milioni di euro** per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni.

Si tratta di interventi in prevalenza finalizzati: all'aumento della capacità di trasporto dell'infrastruttura ferroviaria per rispondere alle esigenze di sviluppo del trasporto locale; alla prosecuzione del programma di elettrificazione delle linee esistenti al fine di contenere le emissioni di gas climalteranti; al miglioramento delle prestazioni.

Tab. 15 – "Valorizzazione delle reti regionali"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata Agg. 2020-2021 Proforma	Nuovi AVVII CdP-I 2022-2026	Opere contrattualizzate al CdP-I 2022-2026	Fabbisogni
A05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	8.929,49	3.821,17	1.519,52	5.340,69	3.588,80
0271A	Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase	93,32	88,00	**5,32**	93,32	
0334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio	105,13	58,00	**47,13**	105,13	
0366A	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	390,00	260,00	**130,00**	390,00	
1357	Potenziamento Fossano-Cuneo	21,49	15,49	**6,00**	21,49	
1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	365,00	323,00	**42,00**	365,00	
I170	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	180,00	145,00	**35,00**	180,00	
I172	Variante di Riga	200,00	190,00	**10,00**	200,00	
I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	218,00	192,00	**26,00**	218,00	
I177	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	247,00	160,00	**87,00**	247,00	
I178A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase	615,00	515,00	**100,00**	615,00	
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	261,00	48,00	**213,00**	261,00	
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo	112,00	85,00	**27,00**	112,00	
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	1.572,45	459,45	**208,76**	668,21	**904,23**
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est (Elettrificazione Parma-Brescia, Fermata Basso Garda)	1.401,31	260,62	**138,99**	399,61	**1.001,70**
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	1.101,31	247,50	**53,81**	301,31	**800,00**
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole (Cilento, interventi in Sicilia)	1.504,48	544,60	**157,51**	702,12	**802,36**
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	182,00	61,50	**60,00**	121,50	**60,50**
P211	Nodo complesso di Pompei	40,00	33,00	**7,00**	40,00	
P233	Potenziamento Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase	90,00	5,00	**85,00**	90,00	
P248	Raddoppio Decimomannu-Villamassargia	230,00	130,00	**80,00**	210,00	**20,00**

5.5 Programmi città metropolitane

Nuove risorse per **2.260,80 milioni di euro** per lo sviluppo delle aree metropolitane principalmente: nel nodo di **Bari** (Completamento del Nodo di Bari Nord e Sud), **nodo di Firenze** (Sottoattraversamento AV), **nodo di Roma** (Completamento anello ferroviario di Roma, Lunghezza-Guidonia, Pigneto, Castelli Romani, potenziamento Capannelle-Ciampino)

Tab. 16 – "Programmi città metropolitane"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata Agg. 2020-2021 Proforma	Nuovi AVVII CdP-I 2022-2026	Opere contrattualizzate al CdP-I 2022-2026	Fabbisogni
A06	Programmi città metropolitane	11.684,40	6.301,41	2.260,80	8.562,21	3.122,19
0036	Nodo di Palermo	1.200,00	1.180,30	**19,70**	1.200,00	
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase	388,59	391,96	**-3,36**	388,59	
0049B	Raddoppio Milano-Mortara: 2^ fase	323,12	3,04	**3,36**	6,41	**316,71**
0258_A	Chiusura anello ferroviario di Roma	904,44	207,60	**76,27**	283,87	**620,57**
0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	254,51	171,72	**82,79**	254,51	
0332A	Nodo di Bari: Bari Sud	431,30	396,30	**35,00**	431,30	
0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	628,00	20,00	**608,00**	628,00	
1417	Potenziamento linee Castelli Romani	30,60	20,60	**10,00**	30,60	
1483	Nodo di interscambio di Pigneto	98,00	83,03	**14,97**	98,00	
AS000_1	Nodo AV di Firenze	2.735,00	1.612,06	**1.122,94**	2.735,00	
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	1.541,64	699,48	**30,00**	729,48	**812,16**
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	1.216,82	756,37	**47,45**	803,82	**413,00**
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	233,64	136,64	**5,00**	141,64	**92,00**
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	435,99	128,73	**25,00**	153,73	**282,26**
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	228,21	90,03	**-6,31**	83,72	**144,49**
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	679,54	241,54	**23,00**	264,54	**415,00**
P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	100,00	80,00	**20,00**	100,00	
P260	Potenziamento Capannelle-Ciampino	255,00	82,00	**147,00**	229,00	**26,00**

5.6 Intermodalità: accessibilità su ferro porti, interporti e aeroporti.

Per lo sviluppo dell'integrazione modale sono state destinate nuove risorse per **392,64 milioni di euro** principalmente per avviare la fase realizzativa degli interventi per il potenziamento del collegamento con il porto di Livorno Guasticce.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Tab. 17 – "Programma porti e interporti Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete"

mln di euro

Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata Agg. 2020-2021 Proforma	Nuovi AVVII CdP-I 2022-2026	Opere contrattualizzate al CdP-I 2022-2026	Fabbisogni
Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	1.771,19	426,55	392,64	819,19	952,00
Infrastrutturazione porti e terminali (Lecce Surbo)	1.205,19	356,73	46,46	403,19	802,00
Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	488,00	33,82	304,18	338,00	150,00
Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	78,00	36,00	42,00	78,00	

Tab. 18 – "Programma aeroporti"

mln di euro

Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata Agg. 2020-2021 Proforma	Nuovi AVVII CdP-I 2022-2026	Opere contrattualizzate al CdP-I 2022-2026	Fabbisogni
Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	827,00	598,60	59,40	658,00	169,00
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	644,00	425,00	50,00	475,00	169,00
Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa - per memoria		3,60	-3,60		
Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	183,00	170,00	13,00	183,00	

5.7 Direttrici di interesse nazionale



Nuove risorse per **7.436,96 milioni di euro** per investimenti volti a garantire una connettività "a rete" su tutte le **principali direttrici** interpolo lungo i corridoi «core» della rete TEN-T con l'obiettivo di aumentare progressivamente il numero di capoluoghi collegati tra loro in meno di 4.30h.

Sono previsti **interventi di velocizzazione** delle principali **linee** lungo gli assi prioritari del Paese Nord- Sud ed Est-Ovest, per favorire la connettività del territorio ed il passaggio del traffico da gomma a ferro sulle lunghe percorrenze. In particolare, nel Nord del Paese si potenzieranno le tratte ferroviarie **Milano-Venezia**, **Verona-Brennero** e **Liguria-Alpi**, migliorando i collegamenti delle aree a nord delle Alpi con i porti di Genova e Trieste per servire i traffici oceanici; nel Centro del paese si rafforzeranno due assi Est-Ovest (**Roma-Pescara e Orte-Falconara**) riducendo significativamente i tempi di percorrenza ed aumentando le capacità ; verrà potenziata altresì la velocizzazione della linea tirrenica e adriatica da nord a sud, secondo il principio più elettronica e meno cemento.

Si estenderà **l'Alta Velocità al Sud**, con la conclusione della direttrice **Napoli-Bari**, l'avanzamento ulteriore della **Palermo-Catania-Messina** e i primi lotti funzionali delle direttrici **Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Potenza Battipaglia e linea Adriatica**.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Tab. 19 – "Direttrici di interesse nazionale"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata Agg. 2020-2021 Proforma	Nuovi AVVII CdP-I 2022-2026	Opere contrattualizzate al CdP-I 2022-2026	Fabbisogni
A09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	47.074,47	19.901,20	7.436,96	26.829,17	19.730,30
0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	318,79	313,79	**5,00**	318,79	
0241A	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie	1.700,15	65,54	**10,00**	75,54	**1.624,61**
0249	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo	2.201,27	2.300,00	**-98,73**	2.201,27	
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase	5.707,53	5.608,80	**98,73**	5.707,53	
0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase	408,00		**408,00**	408,00	
0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase	359,90	260,35	**99,55**	359,90	
0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel Nodo di Verona	997,80	24,70	**94,62**	119,32	**878,48**
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	827,70	522,80	**0,00**	522,80	**304,90**
0298	Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina	1.112,00	438,44	**336,56**	775,00	**337,00**
0307A	Roma-Pescara - ulteriore fasi	601,74	521,74	**80,00**	601,74	
0313A	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	126,20	117,76	**8,44**	126,20	**0,00**
0337A	Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento	1.180,00	936,90	**24,10**	961,00	**219,00**
0337B	Accesso al Brennero lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto	375,00		**10,00**	10,00	**365,00**
1940	Nodo di Udine	203,00	72,90	**55,00**	127,90	**75,10**
A1008	Velocizzazione attraversamento dinamico Stretto di Messina	465,00	206,00	**109,00**	315,00	**150,00**
A5000_4	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli - per memoria	0,00	114,86	**-114,86**	0,00	**0,00**
I175	Raddoppio PM 228-Albacina	130,00	50,00	**80,00**	130,00	
NA026	Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL. (Potenziamento Ravenna-Castelbolognese)	1.419,66	641,99	**277,67**	919,66	**500,00**
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	499,89	486,58	**13,31**	499,89	
P126	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	70,00	65,00	**5,00**	70,00	
P131	Velocizzazione linea Torino-Genova	175,00	65,00	**10,00**	75,00	**100,00**
P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti	1.764,33	995,87	**18,45**	1.014,33	**750,00**
P222	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	2.041,28	1.387,65	**100,86**	1.488,51	**552,77**
P223	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	676,89	376,89	**30,00**	406,89	**270,00**
P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	4.192,12	1.633,81	**155,00**	1.788,81	**2.403,30**
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	2.443,41	785,40	**22,70**	808,10	**1.635,31**
P240A	Roma-Pescara fasi	1.475,00	620,17	**390,00**	1.010,17	**464,83**
P240B	Roma-Pescara completamento	5.230,00		**10,00**	10,00	**5.220,00**
P245	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido	1.049,00	819,00	**50,00**	869,00	**180,00**
P254	Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda	108,80	104,24	**4,56**	108,80	
P261	Potenziamento linea Bologna-Prato	515,00	365,00	**144,00**		
P262	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica	8.700,00		**5.000,00**	5.000,00	**3.700,00**

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

6. CRITERI DI APPLICAZIONE DELLE RACCOMANDAZIONI DEL CIPESS IN TEMA DI DOCUMENTAZIONE DA PRODURRE NELL'AMBITO DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026 - PARTE INVESTIMENTI

La predisposizione dei documenti a corredo dello schema del CdP-I 2022-2026 prende a riferimento il paniere dei programmi/progetti proposti a finanziamento a valere delle Legge di Bilancio 2022 (n.34 programmi e n.36 progetti).

Premesso che, la programmazione approvata con l'Aggiornamento 2020-2021, ove non presenti incrementi di valore, contiene il portafoglio investimenti validato strategicamente c.d. «invariante», ossia il paniere di interventi che possono essere finanziati in continuità nel periodo di vigenza del CdP-I senza ulteriore documentazione istruttoria, sono stati prodotti i seguenti documenti:

A- Schede Informative per programmi/progetti c.d. "Invarianti" che erano presenti nel precedente atto contrattuale e che NON modificano il costo oppure con variazioni di costi inferiori al 10% (n.33 programmi e n.21 progetti);

B- Schede Informative per programmi/progetti c.d. "Invarianti" che erano presenti nel precedente atto contrattuale, con costi che aumentano più del 10% rispetto all'Agg. 2020-2021 e per i quali si chiedono risorse per la progettazione (n. 0 progetti);

C- Dossier ex ante per programmi/progetti c.d. "Invarianti" che erano presenti nel precedente atto contrattuale, con costi che aumentano più del 10% rispetto all'Agg. 2020-2021 e per i quali si chiedono risorse per la realizzazione (n. 12 progetti);

D- Schede Informative per programmi/progetti in stato "Progetto di Fattibilità" o "Project Review" per i quali si chiedono risorse per la progettazione (n.1 programmi e n.3 progetti);

E- Dossier ex ante per i per programmi/progetti che non erano presenti nel precedente atto contrattuale "Nuovi investimenti" (n.0 programmi).

Di seguito una tabella riepilogativa della documentazione prodotta:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

importi in milioni di euro

Progr.	ID	Descrizione Intervento	Programma/Progetto	Classe	Anagrafica classe	Costo CdP-I Agg. 2020/2021	Costo CdP-I 2022	Variazione Costo (Agg. 2020/2021 vs CdP-I 2022)		Risorse al 2020-2021	Rimodulazioni, riclassifiche, definanziamenti e altre fonti da contrattualizzare	Legge di Bilancio 2022	Destinazione risorse Leggi di Bilancio	Classificazione nel CdP-I agg. 2020-2021		Documentazione da produrre		
																Tipo documento		Variazione costi
	Programmi sicurezza					**9.858**	**10.698**	**840**	**9%**	**3.384**	**94**	**277**						
1	A1013A	Idrogeologia	Programma	01	Programmi prioritari ferrovie - Adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	2.000	2.748	748	37%	1.098	-0	110	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
2	A1006	Soppressione passaggi a livello	Programma	01	Programmi prioritari ferrovie - Adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	7.858	7.950	92	1%	2.286	94	167	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
	Programmi Tecnologie					**19.836**	**27.604**	**7.768**	**39%**	**8.421**	**-246**	**768**						
3	A2001B	Tecnologie per la circolazione	Programma	02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	4.244	8.689	4.444	105%	2.836	-58	327	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
4	A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	Programma	02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	481	787	306	64%	405		37	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
5	A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	Programma	02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	225	337	112	49%	111		46	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
6	A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	Programma	02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	707	3.093	2.386	338%	600	50	33	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
7	A2008	Sviluppo tecnologie innovative	Programma	02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	517	589	73	14%	258	-0	16	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
8	A2009	Security	Programma	02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	338	461	123	36%	211		15	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
9	A2010	Sistemi Informativi	Programma	02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	531	599	68	13%	271	-1	30	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
10	A2011	Programma nazionale ERTMS	Programma	02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	12.793	13.049	256	2%	3.730	-237	264	Realizzazione	INV	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
	Programmi upgrading infrastrutturale e tecnologico					**21.630**	**32.620**	**10.990**	**51%**	**13.201**	**504**	**1.834**						
11	P055_A	Piano integrato Stazioni	Programma	03	Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni	3.047	6.831	3.784	124%	1.744	816	187	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
12	P237	City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	Programma	03	Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni	750	1.312	562	75%	376		207	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
13	P264	Digitalizzazione stazioni	Programma	03	Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni		21	21	n.a.		1	10	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Riclassifica
14	P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	Programma	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	1.130	1.633	503	44%	509	24	196	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
15	P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	Programma	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	757	1.401	645	85%	261	49	90	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
16	P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	Programma	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	1.026	1.101	75	7%	247	-1	55	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
17	P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	Programma	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	650	1.504	854	131%	595	6	165	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
18	P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	Programma	06	Programmi città metropolitane	1.653	1.542	-112	-7%	894	-82	30	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
19	P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	Programma	06	Programmi città metropolitane	1.252	1.217	-35	-3%	802	0	47	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
20	P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	Programma	06	Programmi città metropolitane	341	234	-107	-32%	177		5	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
21	P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	Programma	06	Programmi città metropolitane	524	436	-88	-17%	179	-50	25	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
22	P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	Programma	06	Programmi città metropolitane	651	680	29	4%	242	-7	30	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
23	P060	Infrastrutturazione porti e terminali	Programma	07	Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	643	1.205	562	87%	357	41	10	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
24	A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale e infrastrutture di terra per la continuità territoriale	Programma	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	266	465	199	75%	206		109	Realizzazione	INV	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
25	NA026	Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	Programma	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	871	1.420	549	63%	642	-27	305	Progettazione	PF	Progetto di fattibilità	D	Scheda intervento	variazione quota programmatica
26	P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	Programma	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	535	500	-35	-6%	535		13	Realizzazione	INV	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
27	P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti	Programma	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	1.573	1.764	191	12%	1.005	6	15	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
28	P222	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	Programma	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	1.851	2.041	190	10%	1.355	63	101	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
29	P223	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	Programma	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	470	677	207	44%	377		30	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
30	P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	Programma	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	2.742	4.192	1.451	53%	1.935	-363	182	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
31	P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	Programma	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	899	2.443	1.545	172%	765	28	22	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	variazione quota programmatica
	Totale Programmi					**51.324**	**70.922**	**19.598**	**38%**	**25.006**	**352**	**2.879**						

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

importi in milioni di euro

Progr.	ID	Descrizione Intervento	Programma/Progetto	Classe	Anagrafica classe	Costo CdP-I Agg. 2020/2021	Costo CdP-I 2022	Variazione Costo (Agg. 2020/2021 vs CdP-I 2022)		Risorse al 2020-2021	Rimodulazioni, riclassifiche, definanziamenti e altre fonti da contrattualizzare	Legge di Bilancio 2022	Destinazione risorse Leggi di Bilancio	Classificazione nel CdP-I agg. 2020-2021		Documentazione da produrre		Variazione costi
																Tipo documento		
	Progetti sviluppo e upgrading Rete Convenzionale					**3.232**	**4.189**	**957**	**30%**	**1.875**	**180**	**1.272**						
32	I357	Potenziamento Fossano-Cuneo	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	15	21	6	39%	15		6	Realizzazione	INV	Invariante	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
33	I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	225	218	-7	-3%	225	-33	26	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
34	I417	Potenziamento linee Castelli Romani	Progetto	06	Programmi città metropolitane	20,6	30,6	10	49%	21		10	Realizzazione	INV	Invariante	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
35	P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	Progetto	06	Programmi città metropolitane	80	100	20	25%	80		20	Realizzazione	INV	Invariante	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
36	P260	Potenziamento Capannelle-Ciampino	Progetto	06	Programmi città metropolitane		255	255	n.a.		82	147	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A2	Scheda intervento	Riclassifica
37	0258_A	Chiusura anello ferroviario di Roma	Progetto	06	Programmi città metropolitane	547	904	357	65%	208		76	Realizzazione	PR	Project review	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
38	P252	Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	Progetto	07	Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	36	78	42	117%	36		42	Realizzazione	INV	Invariante	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
39	P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	442	204	-238	-54%	62	22	60	Realizzazione	PF	Progetto di fattibilità	A2	Scheda intervento	Riclassifica
40	0332A	Nodo di Bari: Bari Sud	Progetto	06	Programmi città metropolitane	426	431	5	1%	391	5	35	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
41	I674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	335	365	30	9%	323		37	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
42	0334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	58	105	47	81%	58		47	Realizzazione	INV	Invariante	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
43	0366A	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	210	390	180	86%	210	140	40	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	rimodulazione
44	P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	Progetto	07	Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	337	488	151	45%	34		304	Realizzazione	PF	Progetto di fattibilità	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
45	P233	Potenziamento Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	5	90	85	1700%	5		85	Realizzazione	PF	Progetto di fattibilità	C2	Dossier Progetto	nuovo inserimento
46	I177	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	235	247	12	5%	160	12	75	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
47	I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	260	261	1	0%	48	-48	261	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
	Progetti sviluppo Rete Alta Velocità e Direttrici					**2.521**	**4.641**	**2.119**	**84%**	**2.287**	**366**	**1.000**						
48	I175	Raddoppio PM 228-Albacina	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	50	130	80	160%	50		80	Realizzazione	PR	Project review	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
49	0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	260	360	100	38%	260		99,6	Realizzazione	PR	Project review	C2	Scheda intervento	variazione quota programmatica
50	P245	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	918	1.049	131	14%	918	-99	50	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	Riclassifica
51	P261	Potenziamento linea Bologna-Prato	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale		515	515	n.a.		365	144	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	Riclassifica
52	0298	Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	573	1.112	539	94%	438		337	Realizzazione	PR	Project review	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
53	P240A	Roma-Pescara fasi	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	720	1.475	755	105%	620	100	290	Realizzazione	PR	Project review	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
	Totale progetti					**5.753**	**8.830**	**3.076**	**53%**	**4.162**	**546**	**2.272**						
	Totale generale programmi/progetti con variazioni di costo					**57.077**	**79.752**	**22.674**	**40%**	**29.168**	**898**	**5.151**						

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Importi in milioni di euro

Progr.	ID	Descrizione Intervento	Programma/Progetto	Classe	Anagrafica classe	Costo CdP-I Agg. 2020/2021	Costo CdP-I 2022	Variazione Costo (Agg. 2020/2021 vs CdP-I 2022)		Risorse al 2020-2021	Rimodulazioni, riclassifiche, definanziamenti e altre fonti da contrattualizzare	Legge di Bilancio 2022	Destinazione risorse Leggi di Bilancio	Classificazione nel CdP-I agg. 2020-2021		Documentazione da produrre		
																Tipo documento		Variazione costi
	Programmi sicurezza					**16.933**	**16.933**	0	0%	**1.161**	**-30**	**200**						
54	A1004A	Sicurezza in galleria	Programma	01	Programmi prioritari ferrovie - Adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	6.000	6.000			396	-30	25	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
55	A1004B	Risanamento acustico	Programma	01	Programmi prioritari ferrovie - Adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	10.600	10.600			708		155	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
56	A1004F	Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte	Programma	01	Programmi prioritari ferrovie - Adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	334	334			58	-0	20	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
	Totale programmi					**16.933**	**16.933**	**0**	**0**	**1.161**	**-30**	**200**						
	Progetti sviluppo e upgrading Rete Convenzionale					**1.070**	**1.070**	0	0%	**810**	**0**	**240**						
57	I170	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	180	180			145		35	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
58	I172	Variante di Riga	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	200	200			190	0	10	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
59	P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	112	112			85		27	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
60	0271A	Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	93	93			88		5	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
61	0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	Progetto	06	Programmi città metropolitane	255	255			172		83	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
62	P248	Raddoppio Decimomannu-Villamassargia	Progetto	05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	230	230			130		80	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
	Progetti sviluppo Rete Alta Velocità e Direttrici					**9.679**	**9.679**	0	0%	**1.976**	**40**	**159**						
63	0241A	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	1.700	1.700			66		10	Progettazione	PR	Project review	D	Scheda intervento	Project Review
64	P126	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	70	70			65		5	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
65	0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	319	319			314		5	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
66	0307A	Roma-Pescara - ulteriore fasi	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	602	602			522		80	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
67	0337A	Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	1.180	1.180			937		24	Realizzazione	PR	Project review	A2	Scheda intervento	
68	0337B	Accesso al Brennero lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	375	375					10	Progettazione	PR	Project review	D	Scheda intervento	Project Review
69	1940	Nodo di Udine	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	203	203			73	40	15	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
70	P240B	Roma-Pescara completamento	Progetto	09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	5.230	5.230					10	Progettazione	PR	Project review	D	Scheda intervento	Project Review
	Totale progetti					**10.749**	**10.749**	-	-	**2.786**	**40**	**399**						
	Totale generale programmi/progetti senza variazioni di costo					**27.682**	**27.682**	**0**	**0%**	**3.947**	**10**	**599**						
	Totale					**84.760**	**107.434**	**22.674**	**27%**	**33.115**	**908**	**5.750**						

Legenda:

A- "Invarianti" che NON modificano il costo oppure con variazioni di costi inferiori al 10% (A1 programmi, A2 progetti)
B- "Invarianti" con costi che aumentano più del 10% rispetto all'Agg. 2018-2019 del CdP-I 2017-2021 e per i quali si chiedono risorse per la progettazione
C- "Invarianti" con costi che aumentano più del 10% rispetto all'Agg. 2018-2019 del CdP-I 2017-2021 e per i quali si chiedono risorse per la realizzazione (C1 programmi, C2 progetti)
D- "Progetto di Fattibilità" o "Project Review" per i quali si chiedono risorse per la progettazione
E- "Nuovi programmi" per i quali verrà elaborato un apposito dossier di inquadramento

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

7. FABBISOGNI FINANZIARI PROGRAMMATICI CON ARTICOLAZIONE PER SEZIONE: PROGRAMMA QUINQUENNALE DI VIGENZA CONTRATTUALE, PROGRAMMA A COMPLETAMENTO DEL PIANO DECENNALE, OLTRE PIANO (SEZIONE 2-3-4)

7.1 Inquadramento normativo

E' opportuno evidenziare che, nel presente CdP-I 2022-2026, le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati facendo riferimento alle tariffe dell'anno 2021, al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici successivamente intervenuti. Si tratta di una rappresentazione che risponde all'effettivo stato delle conoscenze, in quanto **i quadri economici** dei progetti/programmi **sono ancora in corso di adeguamento** e si prevede che le coperture finanziarie per tale fattispecie di fabbisogno siano regolate da **specifici provvedimenti normativi emanati ed in corso di emanazione.**

Dal punto di vista normativo si segnala in particolare il **Decreto Legge 50/2022** *"Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina"* pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 114 del 17 maggio 2022, entrato in vigore in data 18 maggio 2022.
L' art. 26 del Decreto ("Disposizioni urgenti in materia di appalti pubblici di lavori") detta **disposizioni finalizzate a fronteggiare**, nel settore degli appalti pubblici di lavori (e dunque con esclusione degli appalti di servizi e forniture), **gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, nonché ad assicurare la realizzazione degli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC.**
Per quanto di interesse per RFI, si evidenzia che il comma 12 dell'art. 26 prevede un'applicazione del meccanismo di aggiornamento dei prezzi con riferimento sia agli appalti pubblici di lavori che agli accordi quadro di lavori ex art. 54 del d.lgs. 50/16 e s.m.i. delle società del gruppo Ferrovie dello Stato.
Il meccanismo di adeguamento previsto dal Decreto è stato introdotto sia per gli appalti in corso che per le nuove gare da bandirsi successivamente alla data di entrata in vigore della norma.

A. APPALTI IN CORSO

Per quanto riguarda gli appalti di lavori pubblici in corso, aggiudicati sulla base di offerte con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2021, è previsto – per le lavorazioni eseguite e contabilizzate ovvero annotate nel libretto delle misure dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022 - un adeguamento dei prezzi con un aggiornamento infrannuale da effettuarsi entro il 31 luglio 2022, con riguardo ai prezzari utilizzati dalle suddette stazioni appaltanti (ivi comprese, dunque, le Tariffe RFI).
I maggiori importi derivanti dall'applicazione dei prezzari aggiornati (al netto dei ribassi formulati in sede di offerta) saranno riconosciuti nella misura del 90 per cento del complessivo da corrispondere, nei limiti delle risorse disponibili.
Per quanto attiene alle modalità di liquidazione delle somme, la norma prevede che il certificato di pagamento venga emesso contestualmente allo stato di avanzamento dei lavori, o comunque entro 5 giorni dall'adozione del medesimo. Per le lavorazioni effettuate tra il 1° gennaio 2022 e la data di entrata in vigore del D.L. n. 50/2022 (il 18 maggio 2022), nell'ipotesi in cui il direttore dei lavori le abbia già

contabilizzate con il relativo stato di avanzamento dei lavori, e il responsabile unico del procedimento abbia già emesso il certificato di pagamento, si prevede che venga emesso, entro 30 giorni dalla predetta data, un nuovo certificato di pagamento straordinario, recante la determinazione, secondo le modalità sopra richiamate, dell'acconto del corrispettivo di appalto relativo alle lavorazioni effettuate e contabilizzate a far data dal 1° gennaio 2022. Il pagamento deve avvenire entro 5 giorni successivi alla data di emissione di detto certificato straordinario.

Il pagamento sarà effettuato - al netto delle compensazioni eventualmente già riconosciute o liquidate - nei limiti della disponibilità finanziaria della stazione appaltante – utilizzando - nel limite del 50 per cento, le risorse appositamente accantonate per imprevisti nel quadro economico di ogni intervento (fatte salve le somme relative agli impegni contrattuali già assunti), e le eventuali ulteriori somme a disposizione e stanziate annualmente relativamente allo stesso intervento. Potranno altresì essere utilizzate le somme derivanti da ribassi d'asta (qualora non ne sia prevista una diversa destinazione) nonché le somme disponibili relative ad altri interventi.

In caso di insufficienza di dette risorse RFI potrà ricorrere ai Fondi indicati nella disposizione in argomento, e più in particolare:

a. in relazione agli interventi finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dai Regolamenti (UE) 2021/240 e 2021/241, dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di cui all'art. 1 del D.L. 59/21, convertito, con modificazioni, dalla L. 101/21 e agli interventi per i quali siano nominati Commissari straordinari ex art. 4 del D.L. 32/19 conv. in L. 55/19 (c.d. Decreto Sblocca Cantieri), a valere sulle risorse del Fondo di cui all'art. 7, c. 1, del D.L. n. 76/20 convertito, con modificazioni, dalla L. n. 120/20 ***(Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche),*** limitatamente alle risorse autorizzate;
b. per gli altri interventi, a valere sulle risorse del Fondo di cui all'art. 1-septies, c. 8, del D.L. n. 73/21 convertito, con modificazioni, dalla L. n. 106/21 ***(Fondo adeguamento prezzi)*** e successivamente incrementato.

Per il ricorso a detti Fondi sarà necessaria la presentazione di apposita istanza nei termini previsti dalla disposizione, che contiene anche le modalità di ripartizione delle risorse ed i termini di pagamento delle somme agli aventi diritto.

Il Decreto provvede ad incrementare i Fondi come segue:

a. la dotazione del **Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche** di cui all'art. 7, c. 1, del D.L. n. 76/20, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 120/20 (c.d. Decreto Semplificazioni), di 1.000 milioni di euro per l'anno 2022 e di 500 milioni di euro per l'anno 2023;
b. la dotazione del Fondo di cui all'art. 1-septies, c. 8, del D.L. n. 73/21, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 106/21 (c.d. Decreto Sostegni Bis) di ulteriori 500 milioni di euro per l'anno 2022 e di 550 milioni di euro per l'anno 2023.

B. NUOVE GARE

Il meccanismo di revisione sopra descritto vale anche per le procedure di affidamento delle opere pubbliche avviate successivamente alla data di entrata in vigore del Decreto e sino al 31 dicembre 2022,

fermo quanto previsto dall' art. 29 del D.L. n. 4 /22 convertito in L. 25/22 (inserimento obbligatorio nei documenti iniziali di gara della clausola di revisione dei prezzi).
Per fronteggiare i maggiori costi derivanti dei prezziari utilizzati nelle procedure di affidamento delle opere pubbliche avviate successivamente all'entrata in vigore del Decreto e fino al 31 dicembre 2022, è possibile procedere alla rimodulazione delle somme a disposizione e indicate nel quadro economico degli interventi ovvero utilizzare le somme disponibili relative ad altri interventi ultimati di competenza.

In caso di insufficienza delle risorse, è possibile ricorrere al Fondo istituito nello stato di previsione del MEF ***(Fondo per l'avvio di opere indifferibili)***, con una dotazione di 1.500 milioni di euro per l'anno 2022, 1.700 milioni di euro per l'anno 2023, 1.500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e 1.300 milioni di euro per l'anno 2026.
A detto Fondo si potrà accedere per:

- gli interventi relativi ad opere finanziate, in tutto o in parte, con le risorse previste dai Regolamenti (UE) 2021/240 e 2021/241;
- fermi restando i suddetti interventi "prioritari", gli interventi integralmente finanziati la cui realizzazione, anche in considerazione delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, deve essere ultimata entro il 31 dicembre 2026 relativi al Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, e gli interventi per i quali siano nominati Commissari straordinari ex art. 4 del c.d. Decreto Sblocca Cantieri.
- altri interventi indicati nella norma.

C. ACCORDI QUADRO

Il comma 8 dell'art. 26 prevede che fino al 31 dicembre 2022, in relazione agli accordi quadro di lavori ex art. 54 del d.lgs. 50/16 già aggiudicati ovvero efficaci alla data di entrata in vigore del decreto in argomento, ai fini della esecuzione di detti accordi secondo le modalità previste dalla citata norma e nei limiti delle risorse complessivamente stanziate per il finanziamento dei lavori, si utilizzano le risultanze dei prezzari aggiornati. Tutto ciò fermo restando il ribasso formulato in sede di offerta dall'impresa aggiudicataria dell'AQ medesimo.
In relazione all'esecuzione degli accordi quadro di cui innanzi si applicano, altresì, le previsioni di cui all'art. 29 del D.L. 4/22, convertito dalla L. n. 25/22 (inerenti le clausole di revisione prezzi).
Le disposizioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 si applicano anche alle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori, ovvero annotate, sotto la responsabilità del direttore dei lavori, nel libretto delle misure dal 1° gennaio 2022 e fino al 31 dicembre 2022, relativamente ad appalti di lavori basati su accordi quadro già in esecuzione alla data di entrata in vigore del Decreto.

D. CONTRAENTI GENERALI

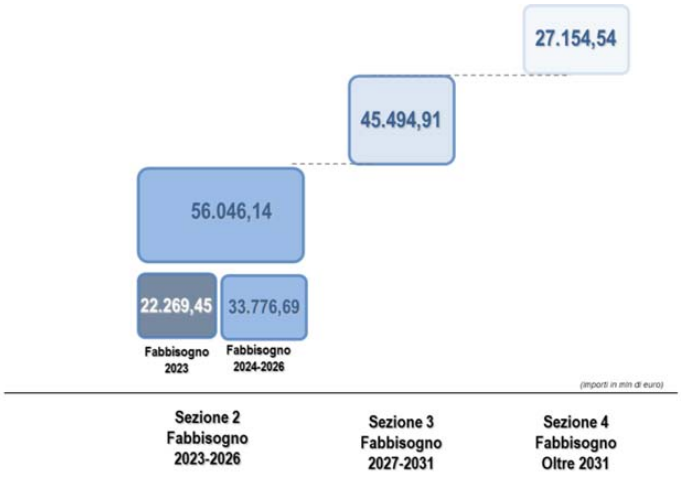
In relazione ai contratti affidati a contraente generale dalle società del gruppo Ferrovie dello Stato e da ANAS S.p.A. in essere alla data di entrata in vigore del Decreto le cui opere siano in corso di esecuzione, si applica un incremento del 20 per cento agli importi delle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre 2022.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

7.2 Quadro dei fabbisogni finanziari

Di seguito il quadro dei fabbisogni finanziari rappresentati nello schema contrattuale:

Fig. 4 – Fabbisogni finanziari CdP-I 2022-2026



Come in precedenza illustrato i costi dei **singoli investimenti** indicati nelle tabelle contrattuali si riferiscono nella quasi totalità a tariffe 2021 ed i relativi fabbisogni non comprendono i costi da sostenere per gli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonchè dei carburanti e dei prodotti energetici e pertanto non trovano rappresentazione in contratto i maggiori oneri connessi agli appalti in corso e da avviare.
Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste **dall'art.1 comma 5 e 6 del presente CdP-I 2022-2026** o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

APPENDICI

Appendice 1: Dettaglio Delibere CIPESS per intervento

Appendice 2: Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2022-2026

Appendice 3: Schede interventi CdP-I 2022 – 2026

Appendice 4: CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale e dossier allegati

Appendice 5: CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

Appendice 6: Relazione interventi finanziati dall'art. 7-ter del DL n. 43/2013

Appendice 7: Distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate

Appendice 8: Elenco delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche

Appendice 9: Elenco opere inserite nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR, Missione 3+, Component 1

Appendice 10: Progetti di fattibilità tecnico economica e Studi di fattibilità

Appendice 11: Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile.

Contratto di Programma 2022 – 2026 parte Investimenti

APPENDICE N. 1
alla Relazione Informativa

"Dettaglio Delibere CIPESS per intervento"

"Dettaglio Delibere CIPESS per progetto"

CUP	NPP	RIGA CDP-I	TITOLO PROGETTO	DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE				NOTE
				N.	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO	RACCOMANDAZIONI	
I41J05000020005	A004	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				5/2013 (ricusata dalla CC)
I41J05000020005	A004	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	A004	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			
I41J05000020005	A004	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	A004	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	A004	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			
I41J05000020005	A004	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	17	01/05/2016	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO. AUTORIZZAZIONE QUARTO LOTTO COSTRUTTIVO E ASSEGNAZIONE RISORSE	x	x			
I41J05000020005	A004	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	60	01/12/2016	ASSE FERROVIARIO MONACO VERONA. GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO PROROGA DELLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'.			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				
J51H03000170001	0268	0268_A	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	56	03/11/2021	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE-LEGGE 21 DICEMBRE 2001, N. 443 (LEGGE OBIETTIVO) COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO "MARCO POLO" DI VENEZIA	x		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	venezia	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				
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 DEFINITVO E FINANZIAMENTO.	x	x			33/2010 (annullata dal TAR)
J94F04000020001	0292	0292_A	Quadruplicamento Fortezza-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. QUADRUPLICAMENTO LINEA FORTEZZA-VERONA. LOTTO 1 FORTEZZA-PONTE GARDENA.APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE	x				
J94F04000020001	0292	0292_A	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero) sublotto 1: fluidificazione del traffico	6	18/02/2013	P.I.S. (L. N. 443/2001) ASSE FERROV. MONACO-VERONA ACCESSO SUD A GALLERIA BRENNERO. QUADRUP.to LINEA FORTEZZA-VERONA. LOTTO 1 FORTEZZA-PONTE GARDENA SUBLOTTO FUNZ.le FLUIDIK.ne TRAFFICO ED INTERCONN. CON LINEA ESISTENTE. APPROVAZ. PROGETTO DEFINITIVO	x				
J94F04000020001	0292	0292A0 0292A	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena	8	03/03/2017	ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO. QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA-VERONA - LOTTO 1 FORTEZZA - PONTE GARDENA. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J61H03000100001	0263	0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale 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 DEFINITI	x				
J61H03000100001	0263	0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	40	10/08/2016	INTERVENTI DI ADEGUAMENTOI TECNOLOGICO DELLE PRESTAZIONI E DELL'AFFIDABILITA' DELLA LINEA BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA. "SP. 13. COSTRUZIONE GALLERIA SUBALVEA TORRENTE FIUMICELLO". APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO.				x	
J81H02000000001	0276	0276_A 0276_B	Linea Pontremolese: 1° Fase Tratta Parma - Vicofertile Linea Pontremolese: completamento raddoppi	19	08/05/2009	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (443/2001) COMPLETAMENTO DEL RADDOPPIO DELLE LINEA FERROVIARIA PARMA- LA SPEZIA - PROGETTO PRELIMINARE	x	x			136/2007 (ricusata dalla CC)
J81H02000000001	0276	0276A	Linea Pontremolese: 1° Fase Tratta Parma - Vicofertile	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			
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 J71H02000110008)			x		1.1 E' autorizzata la variazione delle modalità di efficamento e di realizzazione del progetto ferroviario "potenziamento infrastrutturale Genova Voltri – Genova Brignole" conerentemente 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				
J61H04000000011	0284	0284	Interventi sulla linea Cancello-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				
J61H04000000011	0284	0284	Interventi sulla linea Cancello-Napoli per integrazione con la linea AV/AC	ordinanza commissario n. 21	16/05/2016	Asse Ferroviario Napoli - Bari. Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli - Cancello (CUP J61H04000000011) Approvazione progetto definitivo	x				
J41H01000080008	0279	0279A 0279B	Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio Cancello-Frasso Telesino	ordinanza commissario n. 7	31/03/2015	Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio Cancello - Frasso Telesino e Variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni. (CUP)41H01000080008). Approvazione progetto preliminare.	x				
J41H01000080008	0279	0279A 0279B	Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio Cancello-Frasso Telesino	ordinanza commissario n. 22	16/05/2016	Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio tratta Cancello – Benevento 1° lotto funzionale Cancello – Dugenta/Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma – Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni CUP J41H01000080008 Approvazione progetto definitivo	x				La Delibera 104 del 26/10/2012 riguarda il Nodo di Bari La Delibera 3/2013 (ricusata dalla CC)
J41H01000080008	0279	0279A 0279B	Itinerario Napoli-Bari: velocizzazione e raddoppio Frasso Telesino-Vitulano	ordinanza commissario n. 25	21/10/2016	Asse Ferroviario Napoli - Bari. Raddoppio tratta Frasso Telesino - Vitulano CUP J41H01000080008 Approvazione progetto preliminare	x				
J77H04000000009	0281	0281	Itinerario Napoli - Bari: Raddoppio Apice - Orsara	ordinanza commissario n. 27	01/12/2016	Asse Ferroviario Napoli - Bari "Raddoppio della tratta Apice - Orsara" (CUP J77H04000000009) Approvazione progetto preliminare	x				
J41H01000080008	0279A 0279B		Cancello-Frasso e Frasso-Vitulano	ordinanza commissario n. 34	06/04/2018	Asse Ferroviario Napoli - Bari Raddoppio e Velocizzazione Cancello - Benevento Rimodulazione quadro economico di progetto				x	

CUP	NPP	RIGA CDP-I	TITOLO PROGETTO	DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE				NOTE
				N.	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO	RACCOMANDAZIONI	
J77H04000000009	0281		Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	ordinanza commissario n. 35	05/05/2018	Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio tratta Apice - Orsara 1° Lotto funzionale Apice - Hirpinia Approvazione progetto definitivo	x				
J41H01000080008	0279B		Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano	ordinanza commissario n. 36	05/05/2018	Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano 1° lotto funzionale Frasso Telesino-Telese e 2° lotto funzionale Telese - San Lorenzo Maggiore	x				
J41H01000080008	0279B	0279A 0279B	Itinerario Napoli-Bari: velocizzazione e raddoppio Frasso Telesino-Vitulano	ordinanza commissario n. 39	26/11/2018	Asse Ferroviario Napoli - Bari Raddoppio tratta Cancello – Frasso Telesino Approvazione progetto definitivo	x				
J41H01000080008	0279B	0279A 0279B	Itinerario Napoli-Bari: velocizzazione e raddoppio Frasso Telesino-Vitulano	ordinanza commissario n. 44	27/06/2019	Asse Ferroviario Napoli - Bari Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano Approvazione progetto definitivo	x				
J41H01000080008	0279B		Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano	ordinanza commissario n. 45	27/06/2019	Asse Ferroviario Napoli - Bari Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano 2° lotto funzionale Telese - San Lorenzo Maggiore Approvazione in linea economica del progetto definitivo	x				
J77H04000000009	0281		Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	ordinanza commissario n. 47	11/06/2020	Asse Ferroviario Napoli – Bari Raddoppio tratta Apice – Orsara 2° Lotto funzionale Hirpinia – Orsara Approvazione progetto definitivo	x				
J41H92000000008	0099B		Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	ordinanza commissario n. 48	18/09/2020	Asse Ferroviario Napoli – Bari Raddoppio tratta Orsara - Bovino Approvazione progetto definitivo	x				
J77H04000000009	0281		Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	ordinanza commissario n. 50	30/10/2020	Asse Ferroviario Napoli – Bari Raddoppio tratta Apice – Orsara 2° Lotto funzionale Hirpinia – Orsara Approvazione in linea economica del progetto definitivo	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. Reiterazione 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°L. FUNZIONALE BICOCCA-AUGUSTA (CUP J11H03000150001 9 APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J11H03000150001	0271	0271_A	Velocizzazione della linea Catania-Siracusa:tratta Bicocca-Targia	62	28/11/2018	Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Velocizzazione della linea ferroviaria Catania - Siracusa: tratta Bicocca - Targia 1° lotto funzionale Bicocca - Augusta. Ridefinizione del limite di spesa dell'opera e utilizzo dei ribassi d'asta.		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				
J11H02000070008	0249	0249_A 0249_B	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)	62	27/05/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA MESSINA-CATANIA: TRATTA GIAMPILIERI - FIUMEFREDDO.	x				
J11H02000070008	0249	0249_A 0249_B	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)	ordinanza commissario n. 49	09/09/2020	LINEA MESSINA-CATANIA RADDOPPIO GIAMPILIERI-FIUMEFREDDO I° LOTTO FUNZIONALE "FIUMEFREDDO-TAORMINA/LETOJANNI" II° LOTTO FUNZIONALE "TAORMINA-GIAMPILIERI" APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J11H03000180001	0275	0275_A 0275_B	Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Bicocca-Catenanuova	ordinanza commissario n. 9	14/04/2015	Asse Ferroviario Palermo - Catania - Messina: Raddoppio Bicocca - Catenanuova (CUP J11H03000180001). Approvazione progetto preliminare	x				
J11H03000180001	0275	0275_A 0275_B	Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Catenanuova-Raddusa	ordinanza commissario n. 13	05/08/2015	Asse Ferroviario Palermo - Catania - Messina:Raddoppio Catenanuova - Raddusa Agira (CUP J11H03000180001) Approvazione progetto preliminare	x				
J11H03000180001	0275	0275_A 0275_B	Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Bicocca-Catenanuova	ordinanza commissario n. 28	20/03/2017	Asse Ferroviario Palermo – Catania – Messina Raddoppio della tratta Bicocca – Catenanuova Approvazione la progettazione definitiva	x				
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	78	29/09/2003	PRIMO PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L. 443/2001) 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 4.867 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. ASSSEGNAZIONE 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 2a 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. 98/2911. 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. PROGR.ca RISORSE DEL FONDO REVOCHE (ART. 32, C. 6, DEL D.L N. 98/2011) ASSEGNAZ. SOMME DISPONIBILI SUL CAP. 7060 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. 25-11-1984, 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			
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 AL'L'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-GENOA. 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			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	42	10/08/2016	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). LINEA AV/AC MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI. AUTORIZZAZIONE DEL 4° LOTTO COSTRUTTIVO E ASSEGNAZIONE FINANZIAMENTO	x	x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	67	01/12/2016	LINEA AV/AC MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI. MODIFICA COMPOSIZIONE OSSERVATORIO AMBIENTALE DI CUI ALLA DELIBERA N. 80/2006				x	
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	81	22/12/2017	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443 DEL 2001). LINEA AV/AC MILANO - GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI AUTORIZZAZIONE ALL'UTILIZZO DEI FONDI PER LA REALIZZAZIONE DEL "PROGETTO CONDIVISO DI SVILUPPO DEL TERRITORIO PIEMONTESE", INCLUSA LA PRIMA FASE, DI CUI AL PROTOCOLLO DI INTESA DEL 12 SETTEMBRE 2016 E DELL'ADDENDUM DEL 22 MAGGIO 2017.	x				
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	82	22/12/2017	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443 DEL 2001). LINEA ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA' (AV/AC) MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI. APPROVAZIONE VARIANTE AL PROGETTO DEFINITIVO DELL'INTERCONNESSIONE DI NOVI LIGURE ALTERNATIVA ALLO SHUNT E AUTORIZZAZIONE DEL QUINTO LOTTO COSTRUTTIVO.	x				
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	120	01/12/2003	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): LINEA AV/AC MILANO-VERONA	x				
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	13	05/04/2007	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) LINEA AV/AC MILANO-VERONA:1 FASE FUNZIONALE -SUB TRATTA TREVIGLIO-BRESCIA				x	
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (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 CDP-I	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)	81	22/09/2009	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 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 (LEGGE 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. ASSSEGNAZIONE 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 1 lotto funzionale. (Delibera zione 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. 98/2911. 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.
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	137	21/12/2012	RIPROGRAMMAZ. DEL FONDO INFRASTR. STRADALI E FERROVIARIE DI INTERESSE STRATEGICO (ART. 32, C. 1, D.L. N. 98/2011) ASSEGNAZ. PROGR.ca RISORSE DEL FONDO REVOCHE (ART. 32, C. 6, DEL D.L N. 98/2011) ASSEGNAZ. 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. 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			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	52	02/08/2013	Programma infrastrutture strategiche (L. 443/2001). Linea ferroviaria ad alta velocità alta 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)	22	01/05/2016	LINEA AV/AC MILANO-VERONA: TRATTA FUNZIONALE BRESCIA-VERONA REITERAZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO			x		
F81H91000000008	0361	0361	Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	42	10/07/2017	LINEA FERROVIARIA AV/AC MILANO - VERONA. TRATTO BRESCIA - VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST - VERONA (ESCLUSO NODO DI VERONA).	x				
F81H91000000008	0361	0361	Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	120	01/12/2003	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE 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		
	0361	0361	Linea AV/AC Verona Padova	69	21/11/2019	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITA/ALTA CAPACITÀ (AV/AC) TORINO-VENEZIA. TRATTA BRESCIA-VERONA NODO AV/AC DI VERONA. INGRESSO OVEST. APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE CUP	x				
	0301		Linea AV/AC Verona Padova	94	29/03/2006	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): COLLEGAMENTO FERROVIARIO AV/AC VERONA - PADOVA	x				
	0301		Linea AV/AC Verona Padova	45	10/11/2014	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 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		
J41E91000000009	0362	0362A	Linea AV/AC Verona Padova	84	22/12/2017	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443 DEL 2001). LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA' (AV/AC) VERONA - PADOVA. PRIMO LOTTO FUNZIONALE VERONA - BIVIO VICENZA (ESCLUSO NODO DI VERONA EST). APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITO E AUTORIZZAZIONE ALL'AVVIO DELLA REALIZZAZIONE PER LOTTI COSTRUTTIVI.	x	x			
J41E91000000009	0362	0362A	Linea AV/AC Verona Padova	61	01/08/2019	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443 DEL 2001). MODIFICA DI UNA PRESCRIZIONE DELLA DELIBERA CIPE N. 84/2017 RELATIVA AL CRONOPROGRAMMA DELLA LINEA FERROVIARIA AV/AC (ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA') VERONA - VICENZA.				x	
	0362	0362A	Linea AV/AC Verona Padova	68	21/11/2019	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITA' /ALTA CAPACITA' (AV/AC) MILANO - VERONA. TRATTA BRESCIA-VERONA. LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST - VERONA (ESCLUSO NODO DI VERONA). AUTORIZZAZIONE DEL 2° LOTTO COSTRUTTIVO.		x			
J41E91000000009	0362	0362A	Linea AV/AC Verona Padova	11	14/05/2020	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITÀ MILANO-VENEZIA TRATTA VERONA-PADOVA. APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE DEL NODO AV/AC DI VERONA EST.	x				
J41E91000000009	0362	0362B	Linea AV/AC Verona Padova	64	26/11/2020	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITA/ALTA CAPACITÀ (AV/AC) VERONA-PADOVA. 2° LOTTO FUNZIONALE "ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA" APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE	x				
J31H96000000031	0290	0290_A 0290_B	Linea Passo Corese – Rieti	124	19/12/2003	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE: NUOVA LINEA FERROVIARIA PASSO CORESE-RIETI (LEGGE 443/2001)	x				
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 (LEGGE N.443/2001): NUOVA LINEA FERROVIARIA PASSO CORESE-RIETI: TRATTA FUNZIONALE PASSO CORESE - OSTERIA NUOVA	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.
J31J05000030001	0296	0296	Direttrice 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-Terni	68	27/05/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE 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				
J71H92000000007	0142	0142_B	Raddoppio della Pescara-Bari (tratta Termoli - Lesina)	89	22/12/2017	LINEA FERROVIARIA PESCARA - BARI. RADDOPPIO DELLA TRATTA TERMOLI - LESINA: LOTTO 1 "RIPALTA - LESINA". APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO.	x				
J31J05000030011	0297	0297_A	Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale 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				
J31J05000030011	0297	0297_A	Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale	54	03/08/2011	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 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 (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	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 (LEGGE 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 UTILI			x		
J11C09000000009	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				
J11C09000000009	0332	0332_A 0332_B	Nodo di Bari: Bari Sud (variante tratta Bari C.le -Bari Torre a Mare) + Progettazione Bari Nord	1	28/01/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). NODO DI BARI: BARI SUD (TRATTA BARI CENTRALE - BARI ROTTE A MARE) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J94H15000790001	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	83	29/03/2006	LEGGE 443/2001 - OPERE STRATEGICHE - VARIANTE ALLA LINEA FERROVIARIA SALERNO-REGGIO CALABRIA IN LOCALITA' CANNITELLO	x				

CUP	NPP	RIGA CDP-I	TITOLO PROGETTO	DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE				NOTE
				N.	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO	RACCOMANDAZIONI	
J94H15000790001	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	77	31/08/2009	1° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) - VARIANTE 'CANNITELLO': MODIFICA SOGGETTO AGGIUDICATORE				x	
C11H03000080003	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	121	17/12/2009	FONDO INFRASTRUTTURE. ASSEGNAZIONI IN VISTA DELLA REALIZZAZIONE DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA				x	
J94H15000790001	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	4	13/05/2010	SPERIMENTAZIONE DEL MONITORAGGIO FINANZIARIO NELL'AMBITO DELL'ALTA SORVEGLIANZA DELLE GRANDI OPERE (ART. 176, COMMA 3, LETT. E) DEL D.L.VO N. 163/2006 E S.M.I.): VARIANTE DI CANNITELLO				x	
J94H15000790001	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	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	
J94H15000790001	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	28	01/08/2014	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) "VARIANTE DI CANNITELLO": MODIFICA SOGGETTO AGGIUDICATORE				x	
C11J05000030001	0241	0241_A 0241_B	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione	19	20/02/2015	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE(L. 443/2001) NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE. SEZIONE INTERNAZIONALE - PARTE COMUNE ITALO/FRANCESE - SEZIONE TRANSFRONTALIERA -PARTE IN TERRITORIO ITALIANO. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J81J05000010008	1438	1438	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno	5	15/02/2022	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno progetto ferroviario; variazione soggetto aggiudicatore. Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo)				x	

Contratto di Programma 2022 – 2026 parte Investimenti

APPENDICE N. 2
alla Relazione Informativa

"Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2022-2026"

Informazione pubblica - Public information

Dettaglio CUP riferiti ai programmi del CdP-I 2022-2026

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A01	A1004A	J17I11000450001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Roma-Napoli
A01	A1004A	J24H14000740001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Napoli - 2014
A01	A1004A	J27B17000400001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Reggio Calabria - 2017
A01	A1004A	J27F19000070001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Reggio Calabria - 2019
A01	A1004A	J27H21000720001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Reggio Calabria - 2021
A01	A1004A	J27I12000070001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Reggio Calabria - 2012
A01	A1004A	J37B13000340001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Trieste - 2013
A01	A1004A	J37B16000470001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Trieste - 2016
A01	A1004A	J37H21006380001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Trieste - 2021
A01	A1004A	J37I11000360001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Milano-Bologna
A01	A1004A	J54H13000160001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2013
A01	A1004A	J54H14000450001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2014
A01	A1004A	J57B16000220001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2016
A01	A1004A	J57B16000260001	Sorveglianza delle gallerie ferroviarie
A01	A1004A	J57B17000460001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2017
A01	A1004A	J57E13000230001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2013
A01	A1004A	J57F20000060001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2020
A01	A1004A	J57H21000830001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2021
A01	A1004A	J57I08000200001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - ante 2011
A01	A1004A	J57I11000180001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Torino-Milano
A01	A1004A	J57I12000140001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2012
A01	A1004A	J67B17000620001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Torino - 2017
A01	A1004A	J67F19000050001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Torino - 2019
A01	A1004A	J67F20000100001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Torino - 2020
A01	A1004A	J67J18000440001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Palermo - 2018
A01	A1004A	J87B13000070001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Firenze - 2014
A01	A1004A	J87B14000480001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Ancona - 2014
A01	A1004A	J87B17000830001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Firenze - 2017
A01	A1004A	J87B17000840001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Bologna - 2017
A01	A1004A	J87B17000850001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Ancona - 2017
A01	A1004A	J87E13000610001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Firenze - 2013
A01	A1004A	J87F19000170001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Ancona - 2019
A01	A1004A	J87F20000140001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Firenze - 2020
A01	A1004A	J87F20000170001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Bari - 2020
A01	A1004A	J87H21007930001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Ancona - 2021
A01	A1004A	J97B16000300001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Milano - 2016
A01	A1004A	J97B17000550001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Genova - 2017
A01	A1004A	J97B17000560001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Milano - 2017
A01	A1004A	J97B17000570001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Napoli - 2017
A01	A1004A	J97B17000580001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Verona - 2017
A01	A1004A	J97F19000070001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Milano - 2019
A01	A1004A	J97F19000080001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Napoli - 2019
A01	A1004A	J97F19000090001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Verona - 2019
A01	A1004A	J97F20000090001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Genova - 2020
A01	A1004A	J97F20000100001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Milano - 2020
A01	A1004A	J97F20000110001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Napoli - 2020
A01	A1004A	J97H21000640001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Napoli - 2021
A01	A1004A	J97H21015150001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Genova - 2021
A01	A1004A	J97H21015180001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Milano - 2021
A01	A1004A	J97I11000200001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Bologna-Firenze
A01	A1004B	J17I05000020001	Monitoraggio e controllo del Piano di Risanamento Acustico
A01	A1004B	J19G02000010001	Realizzazione Piano di Risanamento Acustico
A01	A1004B	J31H01000190001	Progettazione Piano di Risanamento Acustico
A01	A1004D	J17F19000080001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Venezia) - 2019
A01	A1004D	J17J18000630001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Venezia) - 2018
A01	A1004D	J37F20000010001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Trieste) - 2020
A01	A1004D	J57J18000090001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Roma) - 2018
A01	A1004D	J67D17000000001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Torino) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J67F19000440001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Torino) - 2019
A01	A1004D	J67F20000020001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Torino) - 2020
A01	A1004D	J67H21010160001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Torino) - 2021
A01	A1004D	J67J18000180001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Palermo) - 2018
A01	A1004D	J67J18000190001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Torino) - 2018
A01	A1004D	J87D17000020001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Ancona) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J87F20000080001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Firenze) - 2020
A01	A1004D	J87F20000250001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Ancona) - 2020
A01	A1004D	J87I17000060001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Bologna) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J87J18000340001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Ancona) - 2018
A01	A1004D	J87J18000350001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Bologna) - 2018
A01	A1004D	J87J18000360001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Firenze) - 2018
A01	A1004D	J97F20000210001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Verona) - 2020
A01	A1004D	J97H21017050001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Genova) - 2021
A01	A1004D	J97I17000100001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Napoli) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J97I17000110001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Milano) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J97J18000100001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Milano) - 2018
A01	A1004D	J97J18000110001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Napoli) - 2018
A01	A1004D	J97J18000120001	Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Verona) - 2018
A01	A1004E	J17B16000060001	Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2016
A01	A1004E	J17B17000070001	Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2017
A01	A1004E	J17D18000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2018
A01	A1004E	J17F20000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2020
A01	A1004E	J17G20000010001	Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2021
A01	A1004E	J17J19000010001	Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2019
A01	A1004E	J27B16000280001	Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2016
A01	A1004E	J27B17000060001	Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2017
A01	A1004E	J27D18000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2018
A01	A1004E	J27F20000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2020

Informazione pubblica - Public information

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A01	A1004E	J27H21000680001	Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2021
A01	A1004E	J27J19000060001	Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2019
A01	A1004E	J37B16000110001	Piano sicurezza armamento DOIT Trieste - 2016
A01	A1004E	J37B17000050001	Piano sicurezza armamento DOIT Trieste - 2017
A01	A1004E	J37F20000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Trieste - 2020
A01	A1004E	J37G20000510001	Piano sicurezza armamento DOIT Trieste - 2021
A01	A1004E	J37J19000010001	Piano sicurezza armamento DOIT Trieste - 2019
A01	A1004E	J57B16000420001	Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2016
A01	A1004E	J57B17000120001	Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2017
A01	A1004E	J57D18000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2018
A01	A1004E	J57F20000020001	Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2020
A01	A1004E	J57G20000060001	Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2021
A01	A1004E	J57J19000020001	Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2019
A01	A1004E	J67B16000120001	Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2016
A01	A1004E	J67B16000130001	Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2016
A01	A1004E	J67B17000130001	Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2017
A01	A1004E	J67B17000140001	Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2017
A01	A1004E	J67D18000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2018
A01	A1004E	J67D18000010001	Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2018
A01	A1004E	J67F20000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2020
A01	A1004E	J67F20000010001	Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2020
A01	A1004E	J67G20000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2021
A01	A1004E	J67G20000010001	Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2021
A01	A1004E	J67J19000030001	Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2019
A01	A1004E	J67J19000040001	Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2019
A01	A1004E	J77B16000300001	Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2016
A01	A1004E	J77B17000060001	Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2017
A01	A1004E	J77D18000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2018
A01	A1004E	J77F20000020001	Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2020
A01	A1004E	J77H21001020001	Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2021
A01	A1004E	J77J19000020001	Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2019
A01	A1004E	J87B16000240001	Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2016
A01	A1004E	J87B16000250001	Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2016
A01	A1004E	J87B16000260001	Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2016
A01	A1004E	J87B16000510001	Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2016
A01	A1004E	J87B17000300001	Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2017
A01	A1004E	J87B17000310001	Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2017
A01	A1004E	J87B17000320001	Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2017
A01	A1004E	J87B17000330001	Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2017
A01	A1004E	J87D18000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2018
A01	A1004E	J87D18000010001	Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2018
A01	A1004E	J87D18000020001	Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2018
A01	A1004E	J87D18000030001	Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2018
A01	A1004E	J87F20000040001	Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2020
A01	A1004E	J87F20000050001	Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2020
A01	A1004E	J87F20000060001	Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2020
A01	A1004E	J87F20000070001	Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2020
A01	A1004E	J87G20000090001	Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2021
A01	A1004E	J87G20000100001	Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2021
A01	A1004E	J87G20000110001	Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2021
A01	A1004E	J87G20000120001	Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2021
A01	A1004E	J87J19000050001	Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2019
A01	A1004E	J87J19000060001	Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2019
A01	A1004E	J87J19000070001	Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2019
A01	A1004E	J87J19000080001	Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2019
A01	A1004E	J97B16000210001	Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2016
A01	A1004E	J97B16000220001	Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2016
A01	A1004E	J97B16000230001	Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2016
A01	A1004E	J97B16000450001	Piano sicurezza armamento DOIT Genova - 2016
A01	A1004E	J97B17000290001	Piano sicurezza armamento DOIT Genova - 2017
A01	A1004E	J97B17000300001	Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2017
A01	A1004E	J97B17000310001	Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2017
A01	A1004E	J97B17000320001	Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2017
A01	A1004E	J97D18000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2018
A01	A1004E	J97D18000010001	Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2018
A01	A1004E	J97D18000020001	Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2018
A01	A1004E	J97F20000000001	Piano sicurezza armamento DOIT Genova - 2020
A01	A1004E	J97F20000010001	Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2020
A01	A1004E	J97F20000020001	Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2020
A01	A1004E	J97F20000030001	Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2020
A01	A1004E	J97G20000060001	Piano sicurezza armamento DOIT Genova - 2021
A01	A1004E	J97G20000070001	Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2021
A01	A1004E	J97G20000080001	Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2021
A01	A1004E	J97H21000580001	Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2021
A01	A1004E	J97J19000050001	Piano sicurezza armamento DOIT Genova - 2019
A01	A1004E	J97J19000060001	Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2018
A01	A1004E	J97J19000070001	Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2019
A01	A1004E	J97J19000080001	Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2019
A01	A1004F	J14G18000260001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Venezia
A01	A1004F	J34G18000210001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Trieste
A01	A1004F	J54G18000190001	Adeguamento a STI opere civili - Sede centrale
A01	A1004F	J54G18000200001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Roma
A01	A1004F	J64G18000200001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Palermo
A01	A1004F	J64G18000210001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Torino
A01	A1004F	J74E21000910001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Cagliari
A01	A1004F	J84E21002850001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Ancona
A01	A1004F	J84G18000190001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Bologna
A01	A1004F	J84G18000200001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Firenze
A01	A1004F	J94G18000150001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Genova
A01	A1004F	J94G18000160001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Milano

Informazione pubblica - Public information

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A01	A1004F	J94G18000170001	Adeguamento a STI opere civili - DOIT Verona
A01	A1006	J19G01000000001	Piano Soppressione Passaggi a Livello
A01	A1006	J57D17000020001	Soppressione PL privati
A01	A1006	J84H20000860001	Interventi di soppressione passaggi a livello su SS38 - linea Milano-Lecco - Sondrio - Tirano
A01	A1013A	J17B14000210001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2014
A01	A1013A	J17B16000070001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2016
A01	A1013A	J17B17000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2017
A01	A1013A	J17D22000000001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2022
A01	A1013A	J17F20000030001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2020
A01	A1013A	J17H21000420001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2021
A01	A1013A	J17I18000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2018
A01	A1013A	J17J19000000001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2019
A01	A1013A	J27B14000190001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2014
A01	A1013A	J27B16000100001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - - DOIT Reggio Calabria 2016
A01	A1013A	J27B17000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2017
A01	A1013A	J27D22000000001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2022
A01	A1013A	J27F20000040001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2020
A01	A1013A	J27H21000700001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2021
A01	A1013A	J27I18000010001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2018
A01	A1013A	J27J19000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2019
A01	A1013A	J31H01000200001	Progettazione del Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J37B14000260001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2014
A01	A1013A	J37B16000120001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2016
A01	A1013A	J37B17000040001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2017
A01	A1013A	J37D22000000001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2022
A01	A1013A	J37F20000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2020
A01	A1013A	J37H21001140001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2021
A01	A1013A	J37I18000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2018
A01	A1013A	J37J19000000001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2019
A01	A1013A	J57B14000140001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Roma - 2014
A01	A1013A	J57B16000170001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Roma - 2016
A01	A1013A	J57B17000110001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Roma - 2017
A01	A1013A	J57D22000010001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Roma - 2022
A01	A1013A	J57F20000080001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Roma - 2020
A01	A1013A	J57H21000810001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Roma - 2021
A01	A1013A	J57I18000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Roma - 2018
A01	A1013A	J57J19000010001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Roma - 2019
A01	A1013A	J67B14000300001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Torino - 2014
A01	A1013A	J67B14000310001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2014
A01	A1013A	J67B16000140001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Torino - 2016
A01	A1013A	J67B16000150001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2016
A01	A1013A	J67B17000110001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Torino - 2017
A01	A1013A	J67B17000120001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2017
A01	A1013A	J67D22000010001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2022
A01	A1013A	J67D22000030001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Torino - 2022
A01	A1013A	J67F20000110001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Torino - 2020
A01	A1013A	J67F20000120001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2020
A01	A1013A	J67H21000760001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2021
A01	A1013A	J67H21000790001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Torino - 2021
A01	A1013A	J67I18000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Torino - 2018
A01	A1013A	J67I18000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2018
A01	A1013A	J67J19000010001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Torino - 2019
A01	A1013A	J67J19000020001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2019
A01	A1013A	J77B14000240001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2014
A01	A1013A	J77B16000090001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2016
A01	A1013A	J77B17000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2017
A01	A1013A	J77D22000000001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2022
A01	A1013A	J77F20000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2020
A01	A1013A	J77H21001030001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2021
A01	A1013A	J77I18000020001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2018
A01	A1013A	J77J19000010001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2019
A01	A1013A	J87B14000400001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2014
A01	A1013A	J87B14000410001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2014
A01	A1013A	J87B14000420001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2014
A01	A1013A	J87B14000430001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2014
A01	A1013A	J87B15000390001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2015
A01	A1013A	J87B16000270001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2016
A01	A1013A	J87B16000280001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2016
A01	A1013A	J87B16000290001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2016
A01	A1013A	J87B16000630001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2016
A01	A1013A	J87B17000250001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2017
A01	A1013A	J87B17000260001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2017
A01	A1013A	J87B17000270001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2017
A01	A1013A	J87B17000280001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2017
A01	A1013A	J87D22000030001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2022
A01	A1013A	J87D22000040001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2022
A01	A1013A	J87D22000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2022
A01	A1013A	J87D22000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2022
A01	A1013A	J87F20000180001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2020
A01	A1013A	J87F20000190001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2020
A01	A1013A	J87F20000200001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2020
A01	A1013A	J87F20000210001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2020
A01	A1013A	J87H21001150001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2021
A01	A1013A	J87H21001160001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2021
A01	A1013A	J87H21001170001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2021
A01	A1013A	J87H21001180001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2021
A01	A1013A	J87I18000020001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2018
A01	A1013A	J87I18000030001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2018
A01	A1013A	J87I18000040001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2018
A01	A1013A	J87I18000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2018

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A01	A1013A	J87J19000010001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2019
A01	A1013A	J87J19000020001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2019
A01	A1013A	J87J19000030001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2019
A01	A1013A	J87J19000040001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2019
A01	A1013A	J97B14000260001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2014
A01	A1013A	J97B14000270001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2014
A01	A1013A	J97B14000280001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2014
A01	A1013A	J97B14000290001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2014
A01	A1013A	J97B15000330001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - Territorio Nazionale
A01	A1013A	J97B16000240001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2016
A01	A1013A	J97B16000250001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2016
A01	A1013A	J97B16000260001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2016
A01	A1013A	J97B16000270001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2016
A01	A1013A	J97B17000250001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2017
A01	A1013A	J97B17000260001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2017
A01	A1013A	J97B17000270001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2017
A01	A1013A	J97B17000280001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2017
A01	A1013A	J97D22000010001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2022
A01	A1013A	J97D22000020001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2022
A01	A1013A	J97D22000030001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2022
A01	A1013A	J97F20000140001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2020
A01	A1013A	J97F20000150001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2020
A01	A1013A	J97F20000160001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2020
A01	A1013A	J97H21000590001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2021
A01	A1013A	J97H21000600001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2021
A01	A1013A	J97H21000650001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2021
A01	A1013A	J97H21000660001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2021
A01	A1013A	J97I18000040001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2018
A01	A1013A	J97I18000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2018
A01	A1013A	J97I18000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2018
A01	A1013A	J97I18000070001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2018
A01	A1013A	J97J19000010001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2019
A01	A1013A	J97J19000020001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2019
A01	A1013A	J97J19000030001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2019
A01	A1013A	J97J19000040001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2019
A01	A1013B	J12J19000180001	Miglioramento sismico - DOIT Venezia
A01	A1013B	J22J19000060001	Miglioramento sismico - DOIT Reggio Calabria
A01	A1013B	J32J19000150001	Miglioramento sismico - DOIT Trieste
A01	A1013B	J52J19000130001	Miglioramento sismico - DOIT Roma
A01	A1013B	J57I12000690001	Verifiche sismiche su opere d'arte
A01	A1013B	J62J19000160001	Miglioramento sismico - DOIT Palermo
A01	A1013B	J62J19000170001	Miglioramento sismico - DOIT Torino
A01	A1013B	J81I19000000001	Miglioramento sismico - DOIT Bologna
A01	A1013B	J82J19000170001	Miglioramento sismico - DOIT Ancona
A01	A1013B	J82J19000180001	Miglioramento sismico - DOIT Firenze
A01	A1013B	J92J19000070001	Miglioramento sismico - DOIT Milano
A01	A1013B	J92J19000080001	Miglioramento sismico - DOIT Napoli
A01	A1014	J17F19000130001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Venezia- 2019
A01	A1014	J17F20000040001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Venezia- 2020
A01	A1014	J17H21000430001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Venezia- 2021
A01	A1014	J27F20000050001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Reggio Calabria- 2020
A01	A1014	J27H21000710001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Reggio Calabria- 2021
A01	A1014	J27H21003100001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Trieste- 2021
A01	A1014	J37F20000070001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Trieste- 2020
A01	A1014	J53D21001370001	Rilievi opere d'arte e progettazione interventi
A01	A1014	J57F19000050001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Roma- 2019
A01	A1014	J57F20000090001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Roma- 2020
A01	A1014	J57H21000820001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Roma- 2021
A01	A1014	J67F19000060001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Palermo- 2019
A01	A1014	J67F20000130001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Palermo- 2020
A01	A1014	J67F20000140001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Torino- 2020
A01	A1014	J67H21000770001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Palermo- 2021
A01	A1014	J67H21000780001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Torino- 2021
A01	A1014	J77F19000070001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Cagliari- 2019
A01	A1014	J77F20000070001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Cagliari- 2020
A01	A1014	J77H21001040001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Cagliari- 2021
A01	A1014	J87F19000190001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Bari- 2019
A01	A1014	J87F19000210001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Firenze- 2019
A01	A1014	J87F20000010001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Bologna- 2020
A01	A1014	J87F20000220001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Ancona- 2020
A01	A1014	J87F20000230001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Bari- 2020
A01	A1014	J87F20000240001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Firenze- 2020
A01	A1014	J87H21001190001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Ancona- 2021
A01	A1014	J87H21001200001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Bari- 2021
A01	A1014	J87H21001210001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Bologna- 2021
A01	A1014	J87H21001220001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Firenze- 2021
A01	A1014	J97F19000120001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Genova- 2019
A01	A1014	J97F19000130001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Milano- 2019
A01	A1014	J97F19000150001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Verona- 2019
A01	A1014	J97F20000170001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Genova- 2020
A01	A1014	J97F20000180001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Milano- 2020
A01	A1014	J97F20000190001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Napoli- 2020
A01	A1014	J97F20000200001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Verona- 2020
A01	A1014	J97H21000610001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Genova- 2021
A01	A1014	J97H21000620001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Milano- 2021
A01	A1014	J97H21000630001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Napoli- 2021
A01	A1014	J97H21000670001	Piano conservazione opere d'arte DOIT Verona- 2021
A01	A2004F	J64H16000160001	Mitigazione effetti venti trasversali
A02	A2001B	J14E21001750001	Piano di sviluppo tecnologico della rete - 2021
A02	A2001B	J14E22000000001	Potenziamento impianti di trazione elettrica treni per merci pesanti

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A02	A2001B	J14H15000750001	Piano di sviluppo tecnologico della rete - 2015
A02	A2001B	J16G21003640001	Sviluppo Posti Centrali Sud
A02	A2001B	J17I07000000001	Riconfigurazione impianti SCMT Roma
A02	A2001B	J21H03000140001	Attrezzaggi tecnologici DOIT Ancona
A02	A2001B	J21H03000140011	Attrezzaggi tecnologici DOIT Roma
A02	A2001B	J21H03000140021	Attrezzaggi tecnologici DOIT Torino
A02	A2001B	J21H03000140041	Attrezzaggi tecnologici DOIT Reggio Calabria
A02	A2001B	J27I06000050001	Riconfig impianti SCMT Bologna
A02	A2001B	J27I07000000001	Riconfigurazione impianti SCMT Ancona
A02	A2001B	J36I18000030001	Rinnovo/upgrade tecnologico dell'attuale sistema di distanziamento blocco conta assi (BCA) delle linee Benevento-Avellino/Caserta, Vairano C./Rocca D'Evandro - Venafro
A02	A2001B	J37I06000170001	Riconfigurazione impianti SCMT Milano
A02	A2001B	J46G21003990001	Sviluppo Posti Centrali Nord
A02	A2001B	J47D17000000001	Attrezzaggi Tecnologici Linee ed Impianti DOIT Ancona - 2017
A02	A2001B	J47H21002070001	Attrezzaggi tecnologi - DOIT Bari
A02	A2001B	J47I06000110001	Riconfigurazione impianti SCMT Bari
A02	A2001B	J47I06000120001	Riconfig Impianti SCMT Palermo
A02	A2001B	J47J18000310001	Attrezzaggi Tecnologici Linee ed Impianti DOIT Ancona - 2018
A02	A2001B	J50D16000050001	Rinnovo parco mezzi d'opera per manutenzione
A02	A2001B	J50D17000010001	Acquisto treni e locomotive di manovra per la diagnostica
A02	A2001B	J50D17000020001	Revamping dei mezzi d'opera e della diagnostica
A02	A2001B	J51B21002480001	Rinnovo tecnologico applicativi area commerciale
A02	A2001B	J51D18000210009	Sistemi informativi integrati per la gestione della circolazione (OPTIMA,...)
A02	A2001B	J51E17000190001	Modello Unico Infrastruttura Fisica (MUIF) - infrastruttura georeferenziata
A02	A2001B	J51E20000200009	Technical Academy - Digital Learning
A02	A2001B	J52J19000140001	Analisi operativa del processo di valori
A02	A2001B	J54E21000750001	Attrezzaggi tecnologici DOIT Milano - 2021
A02	A2001B	J54G18000210009	Water Management
A02	A2001B	J54H15000960001	Attrezzaggi tecnologici DOIT Milano - 2015
A02	A2001B	J54H16000770001	Piano Upgrading SSE
A02	A2001B	J56E19000070009	Tecnologie per la sicurezza
A02	A2001B	J57B15000010005	Efficientamento Energetico - 2015
A02	A2001B	J57B16000430009	Upgrading e rinnovo impianti tecnologici - interventi diffusi
A02	A2001B	J57H21000760001	Obblighi di legge DCI - 2021
A02	A2001B	J57I10000430001	Rinnovo impianti di stazione
A02	A2001B	J64E21000640001	Attrezzaggi tecnologici DOIT Trieste - 2021
A02	A2001B	J64G18000150001	Attrezzaggi tecnologici DOIT Trieste - 2018
A02	A2001B	J64H14000670001	Attrezzaggi tecnologici DOIT Trieste - 2014
A02	A2001B	J64H15000810001	Attrezzaggi tecnologici DOIT Torino - 2015
A02	A2001B	J66E19000030009	Technical Academy
A02	A2001B	J67H21004990001	Attrezzaggi tecnologi - DOIT Palermo
A02	A2001B	J67I07000010001	Riconfigurazione impianti SCMT Napoli
A02	A2001B	J81J03000000001	Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti - Bologna
A02	A2001B	J86G21006210001	Sviluppo Posti Centrali Centro
A02	A2001B	J87H21004090001	Attrezzaggi tecnologi - DOIT Firenze
A02	A2001B	J97B17000510001	Piano di sviluppo tecnologico della rete DOIT Genova - 2017
A02	A2001B	J97H21001500001	Piano di sviluppo tecnologico della rete DOIT Genova - 2021
A02	A2001B	J97H21002300001	Attrezzaggi tecnologi - DOIT Napoli
A02	A2004A	J11J05000060001	Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC)
A02	A2004A	J31H01000230001	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Omologazione prototipo sottosistema di bordo (SSB)
A02	A2004A	J31H03000340001	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-nuove sperimentazioni
A02	A2004A	J41H02000080041	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DOIT Milano
A02	A2004A	J41H02000080061	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DOIT Firenze
A02	A2004A	J56C17000070001	Tecnologie per la sicurezza settore IS
A02	A2004A	J57I10000210009	Tecnologie per a protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera
A02	A2004A	J57I11000190001	Piano per la sicurezza della circolazione-Atto MIT (Protezione cantieri e mezzi d'opera)
A02	A2004A	J57I11000200001	Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC) e diagnostica - Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT
A02	A2004A	J57I11000210001	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT
A02	A2004B	J31H02000040001	Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)
A02	A2004B	J57I10000230001	Piano Portali Multifunzionali
A02	A2004B	J57I11000220001	Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)-Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT
A02	A2004C	J54B13001100001	Piano interventi per sicurezza e regolarità Passaggi a Livello
A02	A2004D	J51E17000360001	Sviluppo e realizzazione diagnostica centralizzata enti IS
A02	A2004D	J51E17000590001	Sistema di SOT e diagnostica centralizzata
A02	A2004D	J57B15000000001	Diagnostica Impresenziata - 2015
A02	A2004E	J24H16000310001	Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti
A02	A2004G	J54B13001090001	Attrezzaggi e adeguamenti tecnologici innovativi
A02	A2004G	J54C19000270001	Attrezzaggi/Adeguamenti innovativi infrastruttura
A02	A2005	J56E19000260009	Nuova Rete di Trasmissione Dati RFI
A02	A2005	J56I18000040001	Potenziamento tecnologico sistemi TLC
A02	A2008	J11J05000010001	1° pacchetto di ricerca applicata nel settore dell' ingegneria civile
A02	A2008	J31C05000000001	Realizzazione del SST-SCMT su linee afferenti tratte AV/AC
A02	A2008	J31H92000050311	Studi, sperimentazioni e strumenti di certificazione e misura
A02	A2008	J31H92000050421	Studi e prototipi di componenti per sistemi di sicurezza
A02	A2008	J37I11000050001	High Density Traffic System (H.D.T.S.) - sperimentazione su nodo di Roma
A02	A2008	J50H19000040001	Acquisti a rimpiazzo sviluppo e innovazione - 2019
A02	A2008	J50J21000040001	Acquisti a rimpiazzo sviluppo e innovazione - 2021
A02	A2008	J51E20000240001	Sviluppo piattaforme di RFI. Hardware e Software
A02	A2008	J51J20000160001	Sviluppo Sistema a radar coerenti
A02	A2008	J54C14000040001	Sviluppi per Tecnologie IS,TE,TLC e ARM
A02	A2008	J54C14000050001	Sviluppi per Tecnologie ERTMS
A02	A2008	J54J18000010001	Circuito test San Donato
A02	A2008	J86J17000630009	Dimostratori tecnologici di Osmannoro
A02	A2009	J31H03000320001	Piano impianti integrati di security
A02	A2009	J50C18000040001	Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2018
A02	A2009	J50D13000010001	Acquisto materiali per security e Polfer - ante 2011
A02	A2009	J50D16000030001	Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2016
A02	A2009	J50D16000040001	Acquisto materiali per security e Polfer - 2016
A02	A2009	J50H19000050001	Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2019

Informazione pubblica - Public information

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A02	A2009	J50I21000000001	Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2021
A02	A2009	J50I21000010001	Acquisto materiali per security e Polfer - 2021
A02	A2009	J51G17000010001	Sperimentazione e innovazione tecnologica
A02	A2009	J54D21000030001	Upgrade impianti di security - 2021
A02	A2009	J57B16000280001	Upgrade impianti di security - 2016
A02	A2009	J57F19000020001	Upgrade impianti di security - 2019
A02	A2009	J57I12000720001	Upgrade impianti di security - 2013
A02	A2010	J50B18000000001	Acquisti a rimpiazzo ICT - 2018
A02	A2010	J50D15000000001	Acquisti a rimpiazzo ICT - 2015
A02	A2010	J50D16000000001	Acquisti a rimpiazzo ICT - 2016
A02	A2010	J50D17000040001	Acquisti a rimpiazzo ICT - 2017
A02	A2010	J50H19000010001	Acquisti a rimpiazzo ICT - 2019
A02	A2010	J50H20000010001	Acquisti a rimpiazzo ICT - 2020
A02	A2010	J50J21000030001	Acq/Rimp.M.Inv.Ob.L/P-RM
A02	A2010	J51B21001550001	Evoluzione sistemi - area Amministrazione e Bilancio
A02	A2010	J51B21001650001	Evoluzioni sistemi e soluzioni IT area Amministrazione Finanza Controllo - 2021
A02	A2010	J51B21002360001	Portale OdMetrics RFI
A02	A2010	J51B21002490001	Evoluzione applicativi settore sicurezza circolazione
A02	A2010	J51B21003120001	Evoluzione dei sistemi IT per l'Infrastruttura RFI - 2021
A02	A2010	J51B21003430001	Evoluzione Sistemi e Soluzioni IT Area Supporto - 2021
A02	A2010	J51B21003600001	Innovazione Digitale settore Ingegneria
A02	A2010	J51B22000090001	Evoluzioni sistemi e soluzioni IT area Amministrazione Finanza Controllo -2022
A02	A2010	J51C18000050001	Piattaforma VoIP RFI
A02	A2010	J51C18000060001	Piattaforma sistemi documentali di RFI
A02	A2010	J51D18000080001	Sistema integrato di videosorveglianza
A02	A2010	J51D18000090001	Evoluzioni sistemi e soluzioni IT - 2018
A02	A2010	J51D18000120001	Sistema Gestione Disegni Apparecchi del
A02	A2010	J51D18000130001	Rightsizing PS2-revisione della GOP
A02	A2010	J51D18000140001	Sistema di Analitycs per la manutenzione
A02	A2010	J51D18000150001	Evoluzione sistemi IT per l'infrastruttura - 2018
A02	A2010	J51D18000160001	Evoluzione Sistemi e Soluzioni IT Area Supporto - 2018
A02	A2010	J51D18000170001	Interventi area tecnologica
A02	A2010	J51D18000190001	GAMOC - Gestione accentrata monitoraggio
A02	A2010	J51E16000360001	Sistemi per i processi di supporto - 2016
A02	A2010	J51E17000030001	Nuovo modello contabile e di controllo
A02	A2010	J51E17000090001	Implementazioni IT Sistemi area Acquisti - 2017
A02	A2010	J51E17000150001	Virtual Assistant per le persone a Ridotta Mobilità
A02	A2010	J51E17000180001	Upgrade tecnologico del Sistema InRete
A02	A2010	J51E17000220001	Evoluzione Tecnologica e Funzionale PIC
A02	A2010	J51E17000230001	Supervisione e Regolazione
A02	A2010	J51E17000270001	Sistema Prescrizioni Movimento 2.0
A02	A2010	J51E17000280001	Implementazioni Sistemi IT Area Protezione Aziendale
A02	A2010	J51E17000330005	Sistemi applicativi Settore Sanitario
A02	A2010	J51E17000340001	Operation IT
A02	A2010	J51E17000350001	Piattaforma sicurezza ferroviaria
A02	A2010	J51E17000580001	Evoluzione sistema di gestione finanziaria investimenti
A02	A2010	J51E17000600001	Sistema di gestione man sul campo I-MAN
A02	A2010	J51E20000090001	Implementazioni Sistemi e Soluzioni IT Area Investimenti - 2020
A02	A2010	J51E20000210001	Sistemi ICT Terminali Italia
A02	A2010	J51I19000020001	Evoluzione sistemi IT per l'infrastruttura - 2019
A02	A2010	J51I19000040001	evoluzione sistemi 2019
A02	A2010	J51I19000100001	Evoluzione Sistemi - area Audit - 2019
A02	A2010	J51I19000110001	Evoluzione Sistemi - area Strategia, Pianificazione e Sostenibilità - 2019
A02	A2010	J51I19000120001	Evoluzione Sistemi - area Acquisti - 2019
A02	A2010	J51I19000130001	Evoluzione Sistemi - area Amministrazione e Bilancio - 2019
A02	A2010	J51I19000140001	Interventi IT per adeguamento compliance regolatoria
A02	A2010	J51I20000000001	Manutenzione evolutiva sistemi informativi RFI - 2020
A02	A2010	J51I20000030001	Evoluzione Sistemi e Soluzioni IT Area Supporto - 2020
A02	A2010	J51I20000050001	Evoluzione applicative ICT area commerciale
A02	A2010	J51J20000060001	Servizi analitici per la circolazione
A02	A2010	J51J21000040001	Implementazioni Sistemi e Soluzioni IT Area Investimenti - 2021
A02	A2010	J52F14000140001	Traffic Management/Traffic Control
A02	A2010	J52F15000020001	Implementazioni IT Sistemi area Acquisti - 2015
A02	A2010	J52F15000070001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzione - 2015
A02	A2010	J52F15000100001	Sistemi per i processi di supporto - 2015
A02	A2010	J52F16000030001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzione - 2016
A02	A2010	J52F16000040001	Implementazioni IT Sistemi area Acquisti - 2016
A02	A2010	J52J20000120001	Evoluzione sistemi IT per l'infrastruttura - 2020
A02	A2010	J54B13001170001	Sistema supporto alla pianificazione strategica
A02	A2010	J54B13001260001	Implementazioni IT Sistemi area Acquisti - 2013
A02	A2010	J54C14000000001	Energy Management Information System
A02	A2010	J54C14000060001	Sistemi per i processi di supporto - 2014
A02	A2010	J54C14000070001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzione - 2014
A02	A2010	J54F12000000001	Adeguamento Tariffe RFI
A02	A2010	J54F12000030001	Nuove architetture ICT
A02	A2010	J54F12000050001	RFI-RINF Registro Infrastrutture Ferroviarie
A02	A2010	J57E13000030001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzione - 2013
A02	A2010	J57I12000250001	Sistema geologia
A02	A2010	J57I12000280001	Sistemi ICT di Handling
A02	A2010	J59B08000210001	Sist. Ricerca, Svil e Contr Circol C.E.
A02	A2010	J59B09000080001	Sistema Rilevazione Presenze e Controllo accessi
A02	A2010	J59B12000040001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzione - 2012
A02	A2010	J80D16000030005	Acquisto materiale d'eser. Dir.Sanità - 2016
A02	A2010	J88C14000290001	Acquisti a rimpiazzo ICT - 2014
A02	A2011	J17I10002790001	Aggiornamento ERTMS/ETCS linea AV/AC Roma-Napoli
A02	A2011	J24E21001480001	Programma nazionale ERTMS-DOIT Area Nord
A02	A2011	J24E21001490001	Programma nazionale ERTMS-DOIT Area Centro Sud
A02	A2011	J34E21001820001	Programma nazionale ERTMS-Linee Nord Est
A02	A2011	J54E21003590001	Programma nazionale ERTMS-Linee Centro Sud
A02	A2011	J54E21003600001	Programma nazionale ERTMS-Linee Sicilia e Sud Est

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A02	A2011	J54E21003610001	Programma nazionale ERTMS-Linee Sud Ovest
A02	A2011	J54E21003620001	Programma nazionale ERTMS-Applicazioni Generiche
A02	A2011	J56E20000080009	Programma nazionale ERTMS - 2020
A02	A2011	J56H18000100009	Completamento Rete Radio GSM-R
A02	A2011	J56J16000460001	Piano nazionale Apparati Centrali Computerizzati (ACC) internalizzati
A02	A2011	J64E21001610001	Programma nazionale ERTMS-Linee Nord Ovest
A02	A2011	J64E21001620001	Programma nazionale ERTMS-Linee Sicilia PA-CT
A02	A2011	J74E21001450001	Programma nazionale ERMTS-Linee Centro Nord
A02	A2011	J87I07000000001	Adeguamento ad ERTMS nelle linee di confine
A02	A2011	J87I09000000001	ERTMS Corridoio Mediterraneo
A02	A2011	J87I10000920001	ERTMS Corridoio Reno-Alpi
A02	A2011	J96C17000000001	ERTMS Corridoio Scandinavo-Mediterraneo tratta Brennero-Verona
A03	P055_A	J22C21002500008	Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM
A03	P055_A	J26I18000030001	Upgrade IaP passante di Napoli
A03	P055_A	J51B21001200001	Attrezzaggio SEM
A03	P055_A	J51E17000140001	Smart Station - Tornelli 2.0 (interventi ICT)
A03	P055_A	J51E17000160001	SEM e diagnostica di stazione
A03	P055_A	J51E17000170001	Wi Life Station
A03	P055_A	J54E22000340001	Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM
A03	P055_A	J54H14000550001	Piano Easy station (fruibilità e decoro)
A03	P055_A	J54H14000570001	Piano Easy Station (standard banchine)
A03	P055_A	J54H14000580001	Piano Easy Station (upgrading sistemi Informazione al Pubblico)
A03	P055_A	J54H14000590001	Piano miglioramento accessibilità e adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori
A03	P055_A	J54H17000260001	Smart Station - Tornelli 2.0 (interventi infrastrutturali)
A03	P055_A	J57B16000350001	Miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni
A03	P055_A	J57J19000030001	Riqualificazione aree esterne in asset
A03	P055_A	J62C21002550008	Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM
A03	P055_A	J62C21002560008	Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM
A03	P055_A	J64E21002290008	Piano stazioni PNRR Sud
A03	P055_A	J84B13000240001	Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2012
A03	P237	J31B21003960001	Hub urbani e linee metropolitane
A03	P264	J51I20000060001	Piattaforma di analisi del territorio per lo sviluppo dei servizi di stazione
A04	P214	J14H17000890001	Riapertura linea Benevento-Pietrelcina-Boscoredole
A04	P214	J17H21002490001	Sulmona-Castel di Sangro-Carpinone
A04	P214	J34H17000850001	Ripristino ai fini turistico-naturali della storica tratta ferroviaria Avellino – Rocchetta S. Antonio Lacedonia (1^ Fase) - studio di fattibilità
A04	P214	J37B17000690001	Binari senza tempo - DOIT Trieste (Riattivazione Sacile-Gemona e Trieste Campo Marzio - Villa Opicina)
A04	P214	J37H21004410001	Rocchetta-Gioia del Colle
A04	P214	J57H21003100001	Asciano-Monte Antico
A04	P214	J67B14000320001	Binari senza tempo - DOIT PA - 2014 (Riattivazione Palermo-Porto Empedocle)
A04	P214	J67D17000010001	Binari senza tempo - DOIT PA - 2017
A04	P214	J67D17000020001	Binari senza tempo - DOIT Torino (Ripristino Asti-Castagnole e Ceva-Ormea)
A04	P214	J67F19000040001	Binari senza tempo - DOIT PA - 2019
A04	P214	J67H21002920001	Binari senza tempo - DOIT PA
A04	P214	J67H21005700001	Linee turistiche del Piemonte
A04	P214	J67H21005710001	Linee turistiche della Sicilia
A04	P214	J67H21005720001	Linee turistiche della Campania-Molise-Puglia
A04	P214	J87B14000450001	Binari senza tempo - DOIT FI - 2014 (Riattivazione linea Asciano-Monte Antico)
A04	P214	J87D17000010001	Binari senza tempo - DOIT FI - 2017
A04	P214	J87F19000280001	Binari senza tempo - DOIT FI - 2019
A04	P214	J87H21000910001	Binari senza tempo - DOIT AN
A04	P214	J87H21002870001	Binari senza tempo - DOIT FI
A04	P214	J87H21005340001	Palazzolo-Paratico
A04	P214	J97B14000300001	Riapertura Linee (DOIT NA) - 2014 (Riattivazione linea Campobasso-Termoli)
A04	P214	J97B14000310001	Binari senza tempo - DOIT Milano - 2014 (Riattivazione linea Palazzolo-Paratico)
A04	P214	J97H21001800001	Riapertura Linee (DOIT NA) - 2021
A04	P214	J97H21002670001	Binari senza tempo - DOIT MI
A05	P074	J17I12000380001	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania (e altre linee)
A05	P074	J27I12000190001	Potenziamento e velocizzazione Messina – Palermo e Messina - Siracusa
A05	P198	J14E21003970001	PRG di Bergamo
A05	P198	J14H17000110001	Fermata Bergamo ospedale
A05	P198	J37I12000230001	Miglioramenti infrastrutturali - acquisti - Territorio Nazionale - 2012
A05	P198	J50C18000000001	Acquisti-Manutenzioni Attrezz. ufficio - 2018
A05	P198	J50D17000030001	Miglioramenti infrastrutturali - acquisti per esercizio rete - 2016
A05	P198	J50H20000020001	Acquisti-Manutenzioni Attrezzatture d'ufficio - 2020
A05	P198	J64C19000280001	Elettrificazione Biella - Santhià
A05	P198	J66J17000400001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Torino)
A05	P198	J67B14000120005	Liberazione Immobili – DOIT TO - 2014
A05	P198	J67B16000270001	Liberazione Immobili - DOIT TO - 2016
A05	P198	J67B16000370001	Miglioramento infrastrutturale - DOIT Torino - 2016
A05	P198	J67I18000040001	DOIT TO – upgrading linee viaggiatori
A05	P198	J84E21002910001	Elettrificazione Como - Molteno - Lecco
A05	P198	J84E21003810001	Linea Pontremolese
A05	P198	J84H20000850001	Upgrading Milano-Lecco-Sondrio-Tirano
A05	P198	J97B14000130005	Liberazione Immobili - DOITGE - 2014
A05	P198	J97B16000390001	Miglioramento infrastrutturale - DOIT Milano - 2016
A05	P198	J97H22000230001	Liberazione immobili - DOIT GE
A05	P198	J97I17000070001	DOIT MI– upgrading linee viaggiatori
A05	P199	J14C20001960001	Interventi di upgrade tecnologico e prestazionale - DOIT Venezia
A05	P199	J17B14000110005	Liberazione Immobili - DOIT VE - 2014
A05	P199	J17B16000160001	Liberazione Immobili - DOIT VE - 2016
A05	P199	J17B20000630001	Interventi nella stazione di Ponte nelle Alpi
A05	P199	J17B20000640001	Stazioni Olimpiche Regione Veneto
A05	P199	J24H17000530001	Upgrading linee Friuli Venezia Giulia
A05	P199	J27I10000020001	Completamento SCC Area Veneta
A05	P199	J34E21001350001	Pot. elettrificaz. Casarsa-Portogruaro

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A05	P199	J37B14000210005	Liberazione Immobili – DOIT TS - 2014
A05	P199	J37B16000310001	Liberazione Immobili - DOIT TS - 2016
A05	P199	J37B17000200001	Liberazione Immobili - DOIT TS - 2017
A05	P199	J44E21002870008	Upgrading bacini nord-est
A05	P199	J57B20000230008	Interventi nella stazione di Longarone
A05	P199	J77B20000870002	Riattivazione fermata di Calliano
A05	P199	J81J03000010001	Linea Rimini - Ravenna: efficientamento itinerario
A05	P199	J86J17000450001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Bologna)
A05	P199	J87B16000430001	Liberazione immobili – DOIT BO - 2016
A05	P199	J96J17000450001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Verona)
A05	P199	J97B14000150005	Liberazione Immobili – DOIT VR - 2014
A05	P200	J34C20002410009	Potenziamento accessibilità fermata Fiera di Roma
A05	P200	J34G19000000001	Nuovo PRG di Spoleto
A05	P200	J37H21000910001	Interventi per l'adeguamento e lo sviluppo dei servizi II° pillar - DOIT Napoli
A05	P200	J47B14000020005	Upgrading rete viaggiatori DOIT Ancona - 2014
A05	P200	J47F19000190001	Upgrading linee regionali Emilia Romagna - 2019
A05	P200	J47H21000280001	Upgrading linee regionali Emilia Romagna - 2021
A05	P200	J57B16000360001	Liberazione immobili – DOIT RM - 2016
A05	P200	J57J18000030001	DOIT RM – upgrading linee merci
A05	P200	J84C20001900001	Potenziamento servizi extra pacchetto minimo di accesso - DOIT Ancona
A05	P200	J84C20001920001	Interventi di upgrade tecnologico e prestazionale - DOIT Ancona
A05	P200	J86J17000460001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Firenze)
A05	P200	J87B14000230001	Liberazione Immobili - DOIT AN - 2014
A05	P200	J87B14000250005	Liberazione Immobili - DOIT FI - 2014
A05	P200	J87B16000420001	Liberazione Immobili - DOIT AN - 2016
A05	P200	J87B16000440001	Liberazione Immobili - DOIT FI - 2016
A05	P200	J87B17000610004	Miglior Infrastrutturali -Potenziamento - 2017
A05	P200	J87F19000070001	Liberazione Immobili - DOIT FI - 2019
A05	P200	J87F20000030001	Upgrading rete viaggiatori DOIT Ancona - ante 2011 - 2020
A05	P200	J87I17000050001	DOIT FI – upgrading linee viaggiatori
A05	P200	J87J18000680001	Miglioramenti infrastrutturali Potenziamento – Firenze - 2018
A05	P200	J87J18000700001	Interventi diffusi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico ambito regione Marche
A05	P200	J94J18000000001	Riqualificazione infrastrutturale linea Faentina
A05	P200	J97B15000290002	Miglioramento infrastrutturale - DOIT Ancona - 2015
A05	P201	J27B14000100005	Liberazione Immobili - DOIT Reggio Calabria - 2014
A05	P201	J27B17000160001	Liberazione Immobili - DOIT Reggio Calabria - 2017
A05	P201	J27I17000050001	Upgrading linee viaggiatori - DOIT Reggio Calabria
A05	P201	J44H20001660009	Metroferrovia di Ragusa
A05	P201	J54E21003570001	Fermata S. Maria di Settimo Paola-CS
A05	P201	J56E20000020001	Upgrade tecnologico Vitulano-Apice
A05	P201	J61J20000180008	Nuova fermata Acireale - Bellavista
A05	P201	J66J17000390001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Palermo)
A05	P201	J67B16000260001	Liberazione immobili – DOIT PA - 2016
A05	P201	J67I07000030001	SCC Fiumetorto-Messina
A05	P201	J74E21001890001	DOIT CA – upgrading linee viaggiatori
A05	P201	J77I07000030001	SCC Nodo di Palermo
A05	P201	J87B14000240005	Liberazione Immobili – DOIT BA - 2014
A05	P201	J87B16000410001	Liberazione Immobili - DOIT BA - 2016
A05	P201	J87B17000440001	Liberazione Immobili - DOIT BA - 2017
A05	P201	J87J18000260001	Upgrading linea Adriatica - DOIT Bari
A05	P201	J91J05000030002	Interventi diffusi convenzione con Regione Calabria
A05	P201	J97B14000140005	Liberazione Immobili – DOIT NA - 2014
A05	P201	J97B16000320001	Liberazione Immobili - DOIT NA - 2016
A05	P201	J97I17000080001	DOIT NA– upgrading linee viaggiatori
A05	P201	J97J18000370001	Miglioramento infrastrutturale - DOIT Napoli - 2018
A06	P053	J31H03000150008	PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina
A06	P053	J34H14000460001	Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Roma FL4/6 tratta Casilina-Ciampino
A06	P053	J34H14000500001	Interventi per lo sviluppo del nodo di Roma (tecnologie Cesano-Ostiense)
A06	P053	J54G18000130001	Attrezzaggio RED ambito DOIT RM
A06	P053	J57B16000410001	Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2016
A06	P053	J57E13000260001	Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2013
A06	P053	J57F19000040001	Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2019
A06	P053	J57F20000110001	Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2020
A06	P053	J57H21005730001	Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2021
A06	P053	J57H22000160001	Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2022
A06	P053	J77I11000000009	Potenziamento tecnologico del nodo di Roma
A06	P053	J84H15001310001	Collegamento Ostiense - Valle Aurelia - Vigna Clara
A06	P053	J86I18000060009	Potenziamento tecnologico nodo di Roma 2^ fase
A06	P054	J17F19000310001	Riqualificaz.AreeEsterneStazione Mantova
A06	P054	J24H16000490001	Potenaziamento tecnologico e infrastrutturale impianto Gallarate
A06	P054	J24H17000570001	Velocizzazione Melzo Scalo –Treviglio
A06	P054	J37B16000540001	Interventi Ponte San Michele tratta Paderno d'Adda-Calusco
A06	P054	J44H20001400009	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico di Milano Centrale
A06	P054	J46E19000210001	ACC di Milano Certosa
A06	P054	J54B13001110001	PRG e ACC Milano Lambrate (1^ fase)
A06	P054	J54H16001170001	Potenziamento tecnologico impianto Milano P.Garibaldi e velocizzazioni
A06	P054	J84H17000440001	Upgrading nodo di Milano e linee d'interesse della Regione Lombardia
A06	P054	J84H17000940001	Interventi di sviluppo e completamento linee di bacino area nord
A06	P054	J87J18000280001	Upgrading Carnate-Monza
A06	P054	J94H14000230001	Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano (1^ fase)
A06	P054	J97F19000100001	Upgrading rete viaggiatori - DOIT Milano - 2019
A06	P075	J14H17000600001	Completamento potenziamento tecnologico Venezia Mestre – Venezia S. Lucia
A06	P075	J17F19000180001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Venezia - 2019
A06	P075	J74H17000180001	Nuovo impianto di manutenzione rotabili di Venezia Mestre
A06	P076	J67I11000230001	Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze
A06	P076	J74E21001910001	Nuovo PRG della stazione di Empoli
A06	P076	J87F19000270001	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Firenze - 2019
A06	P076	J87F20000260001	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Firenze - 2020
A06	P076	J87H21008090001	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Firenze - 2021
A06	P076	J87H22000310001	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Firenze - 2022

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A06	P080	J67F19000090001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Torino - 2019
A06	P080	J67F20000190001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Torino - 2020
A06	P080	J67H21008500001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Torino - 2021
A06	P080	J67H22000160001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Torino - 2022
A06	P080	J74H17000140001	Potenziamento tecnologico nodo Torino e linee afferenti
A06	P080	J77I10000290001	Nodo di Torino: adeguamento linea passante interno
A06	P112	J34H17000120001	Interventi di potenziamento da Accordo quadro Bologna
A06	P112	J44E21000080001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Bologna - 2021
A06	P112	J44E22000060001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Bologna - 2022
A06	P112	J87F19000260001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Bologna - 2019
A06	P112	J87F20000270001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Bologna - 2020
A06	P134	J11J04000070211	Interventi su SCC e IaP - Napoli
A06	P134	J26I18000040001	Adeguamento tecnologie Passante ferroviario di Napoli
A06	P134	J27H21000440001	Interventi di upgrading rete viaggiatori DOIT Napoli - 2021
A06	P134	J27J19000010001	Interventi upgrading rete viaggiatori DOIT Napoli - 2019
A06	P134	J44C19000040009	Nodo complesso di Salerno Centrale
A06	P134	J67I10000020001	Potenziamento tecnologico del nodo di Napoli
A06	P134	J94E21000060009	Nuovo Posto Centrale di Napoli
A06	P134	J97J18000410001	Interventi upgrading rete viaggiatori DOIT Napoli - 2018
A06	P135	J64J17000010001	Upgrading tecnologico ed infrastrutturale Palermo C.le
A06	P192	J97J18000060001	DOIT GE – upgrading linee merci
A06	P194	J24C20002580001	Interventi di upgrade tecnologico e prestazionale - DOIT Reggio Calabria
A06	P194	J31C08000010002	Costruzione stazione Reggio Calabria aeroporto
A06	P196	J67I17000010001	DOIT PA– upgrading linee viaggiatori
A07	P060	J19B12000040001	Infrastrutturazione porti
A07	P060	J24G19000000001	Upgrading scali merci- DOIT Trieste
A07	P060	J31B21003650001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Maddaloni Marcianise
A07	P060	J31H97000000001	PRG Pomezia Santa Palomba
A07	P060	J37H21006500008	Infrastrutturazione porti
A07	P060	J37J18000190001	Upgrading scali merci- DOIT Bari
A07	P060	J41B21011150001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Milano Smistamento
A07	P060	J41B21011160001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Lugo
A07	P060	J41B21011170001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Livorno Calambrone
A07	P060	J44E21002860001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Milano Smistamento
A07	P060	J44E21002880001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Terni
A07	P060	J44H16000380001	Upgrading prestazionale linee di adduzione ai porti - DOIT Bologna
A07	P060	J47I10000010001	Upgrading Terminali Merci - Milano
A07	P060	J51B21003570001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Grisignano di Zocco
A07	P060	J54H16000760001	Upgrading prestazionale linee di adduzione ai porti - DOIT Roma
A07	P060	J61B21004990001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - San Nicola di Melfi
A07	P060	J64C20000020006	Potenziamento Interporto Verona Quadrante Europa
A07	P060	J67F19000350001	Upgrading porti e terminali - DOIT TO - 2019
A07	P060	J67F20000150001	Upgrading collegamenti con porti e terminali - DOIT Torino - 2020
A07	P060	J67J18000400001	Upgrading scali merci - DOIT Palermo
A07	P060	J71B21003770001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Incoronata
A07	P060	J74E21001730001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Giovinazzo
A07	P060	J74E21001740001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Palermo Brancaccio
A07	P060	J84C20000050001	Upgrading collegamenti con porti e terminali - DOIT Firenze
A07	P060	J84E21004080001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Brescia1
A07	P060	J84E21004090001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Brescia2
A07	P060	J84E21004100001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Lonato
A07	P060	J84E21004110001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Anagni
A07	P060	J84E21004120001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Lamezia Terme c.le
A07	P060	J91B21002700001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - San Pietro in Gu
A07	P060	J94C20000010001	Upgrading collegamenti con porti e terminali - DOIT Verona
A07	P060	J94E21002890001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Padova Interporto
A07	P060	J94E21002920001	Efficientamento dei raccordi ferroviari - Piedimonte San Germano
A07	P060	J94G18000010001	Upgrading porti e terminali - DOIT BO
A07	P060	J96E19000210001	Upgrading porti e terminali - DOITVenezia - 2019
A07	P060	J97F20000220001	Upgrading collegamenti con porti e terminali - DOIT Genova - 2020
A07	P060	J97F20000230001	Upgrading collegamenti con porti e terminali - DOIT Venezia - 2020
A07	P060	J97H21001480001	Upgrading porti e terminali - DOIT GE
A09	A1008	J20B18000000001	Sviluppo flotta navale
A09	A1008	J28F15000000001	Upgrading e Miglioramenti settore Navigazione - 2015
A09	NA026	J31H03000510001	Raddoppio Laveno-Luino
A09	NA026	J34F05000010001	Ammodernamento Venafro - Termoli
A09	NA026	J42F20000840001	Analisi di pre - fattibilità della nuova fermata AV nel frusinate
A09	NA026	J47I12000100001	Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano
A09	NA026	J52C21001910001	Programma di riqualificazione e potenziamento City Hub
A09	NA026	J52F14000080001	Studio di fattibilità analisi trasportistiche e valutazione di capacità della rete ferroviaria
A09	NA026	J52J20000130001	Studi di fattibilità e progettazioni
A09	NA026	J61H04000210001	Studio di fattibilità e progettazione preliminare raddoppio Palmanova-Udine e Nodo di Udine
A09	NA026	J64F05000030001	Potenziamento Taranto-Metaponto
A09	NA026	J77I09000010002	Raddoppio Torino-Pinerolo (progettazione)
A09	NA026	J81J04000000001	Progettazione delle opere per la permeabilità della linea storica Torino - Genova, nell'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi
A09	NA026	J84F05000040001	Velocizzazione Potenza - Metaponto
A09	NA026	J91B21000410009	Bretella merci di collegamento ad est della stazione di Padova Interporto
A09	NA026	J91H92000000011	Velocizzazione Battipaglia-Potenza
A09	P072	J27I12000160001	Nodo di Napoli: ulteriore fase di potenziamento tecnologico
A09	P072	J27I12000170001	ACC Napoli Centrale
A09	P072	J27I12000220001	Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)
A09	P072	J36I18000060001	Velocizzazione Adriatica: upgrade tecnologico Foggia-Bari-Brindisi
A09	P072	J37I12000140001	PRG ed ACC Bari Centrale
A09	P072	J39B12000040001	Velocizzazione Napoli-Bari
A09	P072	J59B12000020001	Velocizzazione Bari - Lecce
A09	P072	J69B12000050001	PRG e ACC Lecce (inclusa velocizzazione subtratta Brindisi - Lecce)
A09	P072	J97I07000010001	SCC Bari-Lecce
A09	P073	J94F12000000001	Direttrice Salerno - Reggio Calabria: velocizzazione principali linee (upgrading)
A09	P073	J94F12000010001	Direttrice Salerno - Reggio Calabria: Velocizzazione principali linee (upgrading)-interventi accessori

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A09	P140	J54H16000780001	Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Calabria
A09	P221	J34H17000720001	Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DOITGenova)
A09	P221	J37I05000020001	Upgrading rete merci - DOIT Milano
A09	P221	J47I05000020001	Upgrading rete merci - DOIT Torino
A09	P221	J67I17000020001	DOIT TO – upgrading linee merci
A09	P221	J74F13000000001	Potenziamento tecnologico linea Chiasso-Monza
A09	P221	J84H17000290001	Risoluzione interferenze stradali valico di Luino
A09	P221	J84H17001080001	Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DOIT Milano)
A09	P221	J94H14000240001	Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi
A09	P221	J94H17000420001	Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DOIT Torino)
A09	P221	J96E19000010009	Upgrading Tecnologico Tortona (e)-Bivio Fegino(i)
A09	P221	J97I17000060001	DOIT GE– upgrading linee viaggiatori
A09	P221	J97J18000070001	DOIT MI – upgrading linee merci
A09	P222	J14F18000020001	Centralizione cabine IS di Verona
A09	P222	J17I17000050001	DOIT VE – upgrading linee viaggiatori
A09	P222	J34E21001960001	Completamento tecnologico nodo di Genova
A09	P222	J34F18000010009	Potenziamento tecnologico Genova - La Spezia
A09	P222	J34H15001050001	Upgrading tecnologie tratta AV/AC Torino-Milano
A09	P222	J34H16000350001	Potenziamento tecnologico linea Genova-Ventimiglia (fase)
A09	P222	J34H17000140001	Adeguamento cavalcavia di Piacenza
A09	P222	J37I05000020001	Upgrading rete merci - DOIT Milano
A09	P222	J47I05000020001	Upgrading rete merci - DOIT Torino
A09	P222	J47I09000010001	Potenziamento tecnologico Torino-Padova
A09	P222	J64H17000220001	Completamento tecnologico della direttrice Torino-Padova
A09	P222	J67J18000390001	Interventi diffusi di upgrading direttrice Trasversale
A09	P222	J87G21000020001	DOIT Milano, upgrading infrastrutturali e tecnologici diffusi - 2021
A09	P222	J94C19000260001	Fire Fighting Points linea Genova-Ventim
A09	P222	J94H17000560001	Upgrading prestazionale corridoio Mediterraneo (DOIT Milano)
A09	P222	J96J17000460001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Genova)
A09	P222	J97F19000190001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Milano - 2019
A09	P222	J97F20000260001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Milano - 2020
A09	P223	J17J18000360001	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Venezia
A09	P223	J26G21004560001	Upgr. tecn. Udine-Ronchi Legionari Nord
A09	P223	J34H14000540001	Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico
A09	P223	J37J18000080001	DOIT TS – upgrading linee viaggiatori
A09	P223	J44H17000430001	Upgrading prestazionale corridoio Baltico-Adriatico (DOIT Bologna)
A09	P223	J54H14000530001	Upgrading tecnologico Bologna-Padova (1^ fase)
A09	P223	J54H16001160001	Potenaziamento tecnologico linea Bologna- Padova 2 fase
A09	P223	J57J18000060001	Upgrading BO-PD/Rovigo Monselice
A09	P223	J84H20002450001	Lunetta di Gorizia
A09	P224	J14F05000050001	Upgrading rete merci - DOIT Firenze nuovo scalo merci Porcari
A09	P224	J14G18000190001	Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia (ulteriore fase)
A09	P224	J16E20000000001	ACCM/SCCM AV Roma - Napoli (fasi)
A09	P224	J16I18000020001	Adeguamento tecnologie linea Roma-Napoli via Formia tratta sud
A09	P224	J16J16001210001	Upgrading tecnologico linea AV/AC Roma-Napoli
A09	P224	J27J18000360001	Adeguamento prestazionale linee - DOIT Reggio Calabria
A09	P224	J36G21015190001	ACC di Bolzano
A09	P224	J37I05000030001	Upgrading rete merci - DOIT Verona
A09	P224	J47F19000250001	Interventi di upgrading per il business merci - Linea Tirrenica e Roma-Napoli via Formia
A09	P224	J49B12000060001	Potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Formia
A09	P224	J54G18000040001	DOIT Roma. Interventi infr e tecn diffusi
A09	P224	J54H14000440001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DOIT Roma
A09	P224	J54H14000540001	Velocizzazione Firenze-Pisa (fase 0)
A09	P224	J54H17000210001	Upgrade del sistema di distanziamento linea Bologna-Verona
A09	P224	J54H17000750001	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DOIT Roma)
A09	P224	J57I17000060001	DOIT RM – upgrading linee viaggiatori
A09	P224	J64C19000290009	Upgrade tecnologico Verona - Brennero
A09	P224	J64H17000130001	Potenziamento tecnologico linea Bologna- Piacenza 1 fase
A09	P224	J77G05000010001	Upgrading rete merci - DOIT Bologna fase 0
A09	P224	J77G05000010011	Upgrading rete merci - DOIT Firenze fase 0
A09	P224	J84C20001870001	Interventi di upgrading prestazionale e tecnologico ambito linee - DOIT Firenze
A09	P224	J84C20001890001	Upgrading tecnologico - DOIT Ancona
A09	P224	J84H14001280001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DOIT Bologna
A09	P224	J84H14001320001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DOIT Firenze
A09	P224	J84H20002460001	Modifica ACC e PRG Roma Tiburtina (binari est)
A09	P224	J87F19000250001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Ancona - 2019
A09	P224	J87F20000100001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Ancona - 2020
A09	P224	J87H21002960001	AN, Interventi Infrastr. Tec. Diffusi
A09	P224	J87H22000370001	Interv. prestaz. upgr. tecn. ambito BA
A09	P224	J87I05000080001	Upgrading rete merci - DOIT Roma fase 0
A09	P224	J87I17000040001	DOIT BO – upgrading linee viaggiatori
A09	P224	J87J18000240001	DOIT FI – upgrading linee merci
A09	P224	J87J18000710001	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Firenze
A09	P224	J91B21004120001	Livorno - Interporto Guasticce
A09	P224	J94H14000130001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DOIT Napoli
A09	P224	J97F19000160001	Eliminazione riduzioni di velocità sulla linea AV/AC Firenze - Bologna - Piacenza
A09	P224	J97I17000090001	DOIT VR – upgrading linee viaggiatori
A09	P224	J97J18000360001	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Napoli
A09	P225	J17I10000040001	Completamento SCC Adriatica (PRG e ACC Ancona)
A09	P225	J24E22000170001	Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatico-Ionica
A09	P225	J34E21001360001	Completamento potenziamento tecn. linea Adriatica
A09	P225	J34H16000360001	Upgrading prestazionale linee Adriatica-Ionica - DOIT Bari
A09	P225	J44C20002260001	Upgrading tecnologico linea Adriatica tratta Bologna-Rimini - ulteriore fase
A09	P225	J44E22002770001	Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatico-Ionica
A09	P225	J44E22002780009	Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatico-Ionica
A09	P225	J46E19000130001	Velocizzazione direttrice Adriatica: completamento upgrading tecnologico tratta Pescara - Lecce (Termoli - Foggia)
A09	P225	J54E21004790008	Adeguamento prestazionale Taranto - Gioia Tauro
A09	P225	J74H17000600001	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area adriatica
A09	P225	J74H20000990001	Interventi per lo sviluppo del traffico merci - DOIT Ancona

Informazione pubblica - Public information

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A09	P225	J84C20001910001	Interventi di upgrade tecnologico e prestazionale - DOIT Bari
A09	P225	J86E19000400001	Velocizzazione Adriatica e Upgrading tecnologico DOIT Ancona
A09	P225	J87D17000050001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med- DOIT Bari
A09	P225	J87F19000120001	Interventi diffusi di upgrading infrastrutturale DOIT Ancona
A09	P225	J87I17000020001	DOIT AN – Upgrading linee viaggiatori
A09	P225	J87I17000030001	DOIT BA – upgrading linee viaggiatori
A09	P225	J87J18000230001	DOIT BO – upgrading linee merci
A09	P225	J87J18000270001	Upgrading linea Adriatica - DOIT Ancona

Informazione pubblica - Public information

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004A: Sicurezza in galleria

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

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 prioritari interessano 159 gallerie delle 318 in esercizio di lunghezza superiore a 1000 m che dalle analisi di rischio risultano essere a più alto livello di rischio (gruppi 1 e 2) e si estende anche ad ulteriori gallerie a minore livello di rischio (gruppo 3). Gli interventi sono sia di tipo infrastrutturale che tecnologico.Nello specifico gli interventi in corso/programmati entro il 2031 riguardano:- realizzazione interventi infrastrutturali (segnaletica, corrimano e serbatoi d'acqua agli imbocchi) su 155 gallerie/sequenze di gallerie- realizzazione interventi tecnologici (illuminazione di emergenza, MATS) su 153 gallerie/sequenze di gallerie- realizzazione della viabilità di accesso agli imbocchi su 98 gallerie/sequenze di gallerie- 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- 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, a seguito della sperimentazione eseguita con successo, dei rilievi automatizzati dei difetti dei rivestimenti delle gallerie.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Attualmente sono in corso presso RFI attività principalmente volte a:-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.Relativamente al Piano di Adeguamento, per le gallerie della rete convenzionale gli interventi sono conclusi e per le gallerie/sequenze di gallerie della rete AV/AC sono in corso di realizzazione le strade di accesso per 10 gallerie/sequenze di gallerie. Relativamente alla viabilità di accesso agli imbocchi delle 51 gallerie/sequenze (comprese le 10 gallerie/sequenze di gallerie della rete AV/AC), sono stati ultimati 6 interventi e sono in corso di realizzazione 18 interventi. Relativamente alla fornitura di mezzi di soccorso APS bimodali ai Comandi Provinciali dei VVF, si è conclusa la consegna di tutti i 29 mezzi. Relativamente alla fornitura di apparati GSM-R ai Comandi Provinciali dei VVF, si è conclusa la consegna degli apparati. Sono proseguite le attività finalizzate a rendere disponibili i Piani di Emergenza e Soccorso (PES) di gallerie di lunghezza superiore a 1000 m. Nel corso del 2021, inoltre, è stata eseguita la verifica della rispondenza della documentazione di sicurezza, redatta ai sensi del D.M. 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie", della galleria Notarbartolo – Francia del Nodo Di Palermo - Tratta B "Notarbartolo – La Malfa.Per la galleria Miglionico, della tratta Ferrandina Matera, e per le gallerie della tratta B del Nodo di Palermo, sono state avviate le istanze per la richiesta di deroga ad alcuni requisiti della Specifica Tecnica di Interoperabilità della Sicurezza nelle gallerie ferroviarie (STI SRT). In seguito allo sviluppo di un sistema di diagnostica mobile per il rilievo dei difetti e della geometria delle gallerie ferroviarie sono stati effettuati i rilievi di alcune gallerie in Puglia, Abruzzo e Sicilia per un totale di km di gallerie rilevati pari a 215.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio- Adeguamento ad obblighi normativi

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004A: Sicurezza in galleria



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sicurezza in galleria											X	X			X							X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
6.000,00	390,99	di cui:	390,99	0,00	0,00		0,00	0,00	90,00	240,00	350,00	4.929,01

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
6.000,00							6.000,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
395,69				25,00	-29,70	390,99

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di un ulteriore stralcio del programma, e specificatamente all'avvio di N*37 Interventi di Miglioramento Sicurezza in Galleria

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico: Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	OGV: Impegni	Pagam.	Produzione: Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sicurezza in galleria - interventi diffusi	5.419,20	330,09	5.089,11	4.359,07	1.060,13	159,05	102,57	15,09	16,31	24,69	23,12	26,62	4.901,98
Rete AV Torino-Milano-Napoli - interventi diffusi	580,80	60,90	519,90	478,31	102,49	35,82	31,86	26,55	0,93	0,43	1,46	2,67	492,39

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004A: Sicurezza in galleria

6.000,00	390,99	5.609,01	4.837,38	1.162,62	194,88	134,43	41,64	17,23	25,13	24,58	29,29	5.394,37

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie		5.144,81	59,70	1%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Firenze - 2017	J87B17000830001	23,46	23,46	100%	5,77	25%	Realizzazione
Sorveglianza delle gallerie ferroviarie	J57B16000260001	23,20	23,20	100%	1,87	8%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Genova - 2017	J97B17000550001	21,71	21,71	100%	11,08	51%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2017	J57B17000460001	20,94	20,94	100%	13,88	66%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Reggio Calabria - 2017	J27B17000400001	19,72	19,72	100%	11,11	56%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Milano - 2016	J97B16000300001	19,22	19,22	100%	19,02	99%	In ultimazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Genova - 2022		15,13	15,13	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Napoli - 2021	J97H21000640001	12,80	12,80	100%	4,25	33%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Reggio Calabria - 2012	J27I12000070001	11,70	11,70	100%	3,91	33%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Napoli - 2017	J97B17000570001	7,41	7,41	100%	6,72	91%	In ultimazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Bologna - 2017	J87B17000840001	7,28	7,28	100%	2,85	39%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2014	J54H14000450001	6,67	6,67	100%	5,31	80%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Ancona - 2017	J87B17000850001	6,55	6,55	100%	3,66	56%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Bari - 2020	J87F20000170001	5,00	5,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2016	J57B16000220001	5,00	5,00	100%	1,39	28%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Milano - 2020	J97F20000100001	5,00	5,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2020	J57F20000060001	4,50	4,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Napoli - 2019	J97F19000080001	4,21	4,21	100%	1,98	47%	Realizzazione
Sistema mobile registrazione difetti in galleria		4,00	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Torino - 2020	J67F20000100001	3,30	3,30	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - ante 2011	J57I08000200001	3,26	3,26	100%	2,71	83%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Ancona - 2019	J87F19000170001	3,17	3,17	100%	0,09	3%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Napoli - 2020	J97F20000110001	3,12	3,12	100%	2,88	92%	In ultimazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Palermo - 2018	J67J18000440001	3,00	3,00	100%	1,95	65%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Firenze - 2014	J87B13000070001	2,85	2,85	100%	0,14	5%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2022		2,65	2,65	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Torino - 2019	J67F19000050001	2,44	2,44	100%	0,17	7%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2021	J57H21000830001	2,22	2,22	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Ancona - 2021	J87H21007930001	2,20	2,20	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Trieste - 2016	J37B16000470001	2,00	2,00	100%	1,76	88%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Milano - 2017	J97B17000560001	1,99	1,99	100%	1,16	58%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Genova - 2021	J97H21015150001	1,86	1,86	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Verona - 2019	J97F19000090001	1,80	1,80	100%	1,50	83%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Firenze - 2020	J87F20000140001	1,76	1,76	100%	0,08	4%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Verona - 2017	J97B17000580001	1,74	1,74	100%	1,59	91%	In ultimazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2013	J57E13000230001	1,70	1,70	100%	0,96	56%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Verona - 2022		1,60	1,60	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Genova - 2020	J97F20000090001	1,44	1,44	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Trieste - 2021	J37H21006380001	1,01	1,01	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Reggio Calabria - 2019	J27F19000070001	1,00	1,00	100%	0,13	13%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Milano - 2019	J97F19000070001	1,00	1,00	100%	1,00	100%	In ultimazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Torino - 2017	J67B17000620001	0,88	0,88	100%	0,41	47%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Milano - 2021	J97H21015180001	0,67	0,67	100%	0,59	88%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2012	J57I12000140001	0,59	0,59	100%	0,46	78%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Ancona - 2014	J87B14000480001	0,50	0,50	100%	0,50	100%	In ultimazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti **Programma A1004A: Sicurezza in galleria**							
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Trieste - 2013	J37B13000340001	0,34	0,34	100%	0,34	98%	In ultimazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Reggio Calabria - 2021	J27H21000720001	0,30	0,30	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Roma - 2013	J54H13000160001	0,21	0,21	100%	0,21	100%	In ultimazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Firenze - 2013	J87E13000610001	0,19	0,19	100%	0,06	33%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DOIT Napoli - 2014	J24H14000740001	0,11	0,11	100%	0,02	20%	Realizzazione
Sicurezza in galleria - interventi diffusi		5.419,20	330,09	6%	111,51	34%	
Piano miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie rete AV/AC		490,50	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Bologna-Firenze	J97I11000200001	50,00	20,60	41%	7,23	35%	Realizzazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Milano-Bologna	J37I11000360001	24,50	24,50	100%	20,64	84%	Realizzazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Roma-Napoli	J17I11000450001	15,00	15,00	100%	4,14	28%	Realizzazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Torino-Milano	J57I11000180001	0,80	0,80	100%	0,64	81%	Realizzazione
Rete AV Torino-Milano-Napoli - interventi diffusi		580,80	60,90	10%	32,66	54%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004B: Risanamento acustico

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

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.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Attualmente sono in progettazione n. 112 interventi, così suddivisi:Abruzzo: 7; Calabria: 6; Campania: 6; Friuli Venezia Giulia: 2; Lazio: 10; Liguria: 14; Lombardia: 8; Marche: 10; Puglia: 4; Toscana: 19; Trentino Alto Adige: 24; Veneto: 2.Sono in CdS o in affidamento n. 162 interventi, così suddivisi:Abruzzo: 9; Calabria: 6; Campania: 23; Emilia Romagna: 19; Liguria: 4; Lombardia: 23; Marche: 29; Molise: 2; Puglia: 8; Toscana: 30; Trentino Alto Adige: 1; Veneto: 5.Sono in realizzazione n. 26 interventi, così suddivisi:Abruzzo: 4; Campania: 5; Lazio: 6; Liguria: 1; Lombardia: 1; Puglia: 2; Toscana: 2; Trentino Alto Adige: 2; Veneto: 3.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Ricondurre nei limiti di legge l'esposizione al rumore dei ricettori censiti nel Piano di Risanamento Acustico predisposto da RFI.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Risanamento acustico				X							X	X			X							X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
10.600,00	862,66	di cui:	847,21	0,00	0,00		0,00	15,45	215,00	705,00	1.250,00	7.567,34

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004B: Risanamento acustico

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
10.600,00							10.600,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
707,66				155,00		862,66	Le nuove risorse sono destinate all'avvio di ulteriore stralcio del programma

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Risanamento acustico - interventi diffusi	10.600,00	862,66	9.737,34	8.633,05	1.966,95	353,49	277,68	195,46	25,45	26,73	26,07	17,70	8.785,61
	10.600,00	**862,66**	**9.737,34**	**8.633,05**	**1.966,95**	**353,49**	**277,68**	**195,46**	**25,45**	**26,73**	**26,07**	**17,70**	**8.785,61**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano di Risanamento Acustico		8.754,79	73,86	1%	0,00	0%	Progettazione
Realizzazione Piano di Risanamento Acustico	J19G02000010001	1.790,26	738,85	41%	251,44	34%	Realizzazione
Progettazione Piano di Risanamento Acustico	J31H01000190001	46,08	46,08	100%	42,88	93%	In ultimazione
Risanamento Acustico - Interventi Direzione Tecnica		8,87	3,87	44%	0,00	0%	Progettazione
Risanamento acustico - interventi diffusi		10.600,00	862,66	8%	294,33	34%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004D: Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021)

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

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

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 sono stati bonificati 12 km di linea.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- adempimento a obblighi normativi- sostenibilità ambientale



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021)											X	X		X								X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
133,17	133,17	di cui:	133,17	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004D: Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021)

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
135,17						-2,00	133,17	Assestamento del costo in base alle attività effettivamente avviate fino all'annualità 2021. Dall'annualità 2022 le attività sono ricomprese nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
135,17					-2,00	133,17	Assestamento delle risorse in base alle attività effettivamente avviate fino all'annualità 2021. Dall'annualità 2022 le attività sono ricomprese nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi.

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021) - interventi diffusi	133,17	133,17	0,00	124,36	8,81	111,47	101,55	7,40	58,97	11,57	15,66	8,20	12,56
	133,17	**133,17**	**0,00**	**124,36**	**8,81**	**111,47**	**101,55**	**7,40**	**58,97**	**11,57**	**15,66**	**8,20**	**12,56**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Torino) - Annualità fino al 2017	J67D17000000001	43,00	43,00	100%	42,93	100%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Torino) - 2020	J67F20000020001	13,50	13,50	100%	13,27	98%	In ultimazione
Piano smaltimento materiali inquinanti		10,17	10,17	100%	0,00	0%	Progettazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Torino) - 2018	J67J18000190001	10,00	10,00	100%	9,85	99%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Bologna) - Annualità fino al 2017	J87I17000060001	9,60	9,60	100%	9,60	100%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Torino) - 2021	J67H21010160001	8,00	8,00	100%	3,70	46%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Torino) - 2019	J67F19000440001	6,50	6,50	100%	6,42	99%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Genova) - 2021	J97H21017050001	4,50	4,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Milano) - Annualità fino al 2017	J97I17000110001	4,00	4,00	100%	4,00	100%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Firenze) - 2018	J87J18000360001	3,80	3,80	100%	2,26	60%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Bologna) - 2018	J87J18000350001	3,00	3,00	100%	2,89	96%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Firenze) - 2020	J87F20000080001	2,50	2,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Verona) - 2018	J97J18000120001	2,50	2,50	100%	2,05	82%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Napoli) - 2018	J97J18000110001	2,10	2,10	100%	1,82	87%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Napoli) - Annualità fino al 2017	J97I17000100001	1,50	1,50	100%	1,44	96%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Roma) - 2018	J57J18000090001	1,43	1,43	100%	1,37	96%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Ancona) - Annualità fino al 2017	J87D17000020001	1,30	1,30	100%	1,30	100%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Ancona) - 2018	J87J18000340001	1,20	1,20	100%	1,09	91%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Venezia) - 2018	J17J18000630001	1,12	1,12	100%	1,08	96%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Venezia) - 2019	J17F19000080001	1,00	1,00	100%	0,23	23%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Palermo) - 2018	J67J18000180001	0,90	0,90	100%	0,15	17%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Ancona) - 2020	J87F20000250001	0,50	0,50	100%	0,10	20%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Milano) - 2018	J97J18000100001	0,45	0,45	100%	0,45	100%	In ultimazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Verona) - 2020	J97F20000210001	0,40	0,40	100%	0,00	0%	Progettazione
Smaltimento materiali inquinanti (DOIT Trieste) - 2020	J37F20000010001	0,20	0,20	100%	0,00	0%	Progettazione
Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021) - interventi diffusi		133,17	133,17	100%	106,03	80%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004E: Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

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 deviatoi) nonchè nella sostituzione di binari e deviatoi 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 deviatoi posati su traverse in legno - Adeguamento ai moderni standard costruttivi di binari e deviatoi.Gli interventi interessano l'intera rete con priorità assegnate in sede di pianficazione annuale degli interventi in coerenza con: - Vetustà ed obsolescenza - Tipologia della linea - Disponibilità dello scenario tecnico (interruzioni e rallentamenti)

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 sono stati effettuati interventi su circa 1.300 km di linea.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento dei livelli di sicurezza



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)	X								X		X	X										X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
3.795,49	3.795,49	di cui:	3.583,72	0,00	0,00	152,28	0,00	59,50	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004E: Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
3.648,57		-78,72				225,64	3.795,49	Assestamento del costo in base alle attività effettivamente avviate fino all'annualità 2021. Dall'annualità 2022 le attività sono ricomprese nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
3.648,57		-78,72			225,64	3.795,49	Assestamento delle risorse in base alle attività effettivamente avviate fino all'annualità 2021. Dall'annualità 2022 le attività sono ricomprese nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi.

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sicurezza armamento (annualità fino al 2021) - interventi diffusi	3.525,12	3.525,12	0,00	3.436,38	88,74	3.503,05	3.365,82	670,26	472,92	657,20	877,48	727,79	98,22
Piano resilienza PNRR Interventi nelle regioni del Sud	270,38	270,38	0,00	250,97	19,41	193,76	142,35	0,00	0,00	0,00	0,00	154,08	-140,81
	3.795,49	**3.795,49**	**0,00**	**3.687,35**	**108,14**	**3.696,81**	**3.508,18**	**670,26**	**472,92**	**657,20**	**877,48**	**881,87**	**-42,59**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2021	J97H21000580001	180,14	180,14	100%	157,39	87%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2020	J97F20000010001	141,00	141,00	100%	137,22	97%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2020	J97F20000020001	117,00	117,00	100%	112,67	96%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2018	J97J19000060001	109,00	109,00	100%	108,87	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2021	J87G20000120001	90,80	90,80	100%	85,89	95%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2019	J67J19000030001	84,45	84,45	100%	82,95	98%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2020	J57F20000020001	78,00	78,00	100%	76,28	98%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2019	J97J19000070001	77,30	77,30	100%	75,40	98%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2016	J67B16000120001	72,05	72,05	100%	71,54	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2019	J97J19000080001	70,30	70,30	100%	69,53	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2020	J87F20000070001	70,00	70,00	100%	69,58	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2019	J57J19000020001	68,40	68,40	100%	68,40	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2017	J57B17000120001	65,70	65,70	100%	65,70	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2018	J87D18000030001	65,65	65,65	100%	64,53	98%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2021	J57G20000060001	64,34	64,34	100%	58,30	91%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2018	J97D18000020001	60,90	60,90	100%	60,79	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2019	J87J19000080001	59,10	59,10	100%	58,69	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2018	J97D18000010001	58,20	58,20	100%	56,72	97%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2020	J97F20000030001	57,00	57,00	100%	55,55	97%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2020	J87F20000040001	55,00	55,00	100%	54,79	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2020	J87F20000060001	55,00	55,00	100%	53,53	97%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2020	J17F20000000001	55,00	55,00	100%	54,74	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2021	J87G20000110001	54,50	54,50	100%	47,80	88%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2017	J97B17000320001	52,50	52,50	100%	52,43	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2018	J87D18000020001	51,90	51,90	100%	51,86	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2018	J57D18000000001	47,60	47,60	100%	47,30	99%	In ultimazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004E: Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)

Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2021	J67G20000010001	47,00	47,00	100%	41,34	88%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2018	J97D18000000001	46,65	46,65	100%	46,61	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Trieste - 2020	J37F20000000001	46,00	46,00	100%	45,66	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2016	J97B16000230001	46,00	46,00	100%	45,57	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2017	J27B17000060001	45,85	45,85	100%	44,96	98%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2017	J17B17000070001	45,50	45,50	100%	45,41	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2020	J67F20000000001	45,00	45,00	100%	43,40	96%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2021	J17G20000010001	42,27	42,27	100%	41,99	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2019	J87J19000060001	40,00	40,00	100%	39,70	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2017	J67B17000130001	39,55	39,55	100%	39,42	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2018	J67D18000000001	39,00	39,00	100%	38,66	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2017	J97B17000300001	38,50	38,50	100%	38,50	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2018	J67D18000010001	38,30	38,30	100%	37,50	98%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2020	J67F20000010001	36,00	36,00	100%	34,89	97%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2019	J87J19000070001	34,50	34,50	100%	34,45	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2018	J87D18000010001	34,00	34,00	100%	33,61	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2019	J67J19000040001	33,70	33,70	100%	33,34	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2020	J87F20000050001	33,50	33,50	100%	33,15	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2019	J17J19000010001	33,15	33,15	100%	32,95	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2017	J97B17000310001	32,53	32,53	100%	32,11	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2019	J87J19000050001	31,60	31,60	100%	31,26	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2018	J77D18000000001	31,50	31,50	100%	31,35	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Verona - 2021	J97G20000080001	31,07	31,07	100%	27,84	90%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DOIT Genova - 2017	J97B17000290001	31,00	31,00	100%	30,92	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2017	J87B17000320001	28,53	28,53	100%	28,50	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2021	J87G20000100001	28,31	28,31	100%	28,05	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2021	J87G20000090001	28,03	28,03	100%	27,35	98%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2016	J87B16000260001	27,57	27,57	100%	27,50	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2016	J87B16000240001	27,00	27,00	100%	26,81	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2017	J87B17000300001	26,30	26,30	100%	26,27	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Trieste - 2021	J37G20000510001	25,25	25,25	100%	24,53	97%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2020	J27F20000000001	25,00	25,00	100%	21,22	85%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DOIT Firenze - 2017	J87B17000330001	25,00	25,00	100%	24,74	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2018	J27D18000000001	24,50	24,50	100%	24,35	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2019	J77J19000020001	24,21	24,21	100%	22,98	95%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2017	J87B17000310001	24,00	24,00	100%	23,09	96%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Genova - 2021	J97G20000060001	23,56	23,56	100%	19,43	82%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DOIT Trieste - 2019	J37J19000010001	23,00	23,00	100%	22,95	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Genova - 2020	J97F20000000001	21,00	21,00	100%	19,89	95%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Genova - 2016	J97B16000450001	20,95	20,95	100%	20,94	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Trieste - 2017	J37B17000050001	19,40	19,40	100%	19,38	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2016	J27B16000280001	17,50	17,50	100%	17,02	97%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2017	J77B17000060001	17,38	17,38	100%	17,33	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bologna - 2016	J87B16000250001	17,13	17,13	100%	17,10	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2016	J67B16000130001	16,50	16,50	100%	16,04	97%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Trieste - 2016	J37B16000110001	16,50	16,50	100%	16,48	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Genova - 2019	J97J19000050001	16,30	16,30	100%	16,06	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Torino - 2017	J67B17000140001	15,14	15,14	100%	15,01	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Milano - 2016	J97B16000210001	13,70	13,70	100%	13,70	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Ancona - 2018	J87D18000000001	13,00	13,00	100%	13,00	100%	In ultimazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti **Programma A1004E: Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)**							
Piano sicurezza armamento DOIT Roma - 2016	J57B16000420001	12,50	12,50	100%	12,50	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2019	J27J19000060001	12,00	12,00	100%	11,76	98%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Bari - 2016	J87B16000510001	11,40	11,40	100%	11,39	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2016	J17B16000060001	10,20	10,20	100%	10,18	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Venezia - 2018	J17D18000000001	10,00	10,00	100%	9,98	100%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2021	J77H21001020001	8,27	8,27	100%	5,50	67%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2016	J97B16000220001	7,50	7,50	100%	7,21	96%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2020	J77F20000020001	5,00	5,00	100%	4,94	99%	In ultimazione
Piano sicurezza armamento DOIT Cagliari - 2016	J77B16000300001	0,50	0,50	100%	0,49	97%	In ultimazione
Sicurezza armamento (annualità fino al 2021) - interventi diffusi		3.525,12	3.525,12	100%	3.426,77	97%	
Piano sicurezza armamento DOIT Napoli - 2021	J97G20000070001	120,01	120,01	100%	104,42	87%	Realizzazione
Piano Sicurezza Armamento		60,95	60,95	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano sicurezza armamento DOIT Palermo - 2021	J67G20000000001	47,96	47,96	100%	42,92	89%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DOIT Reggio Calabria - 2021	J27H21000680001	41,46	41,46	100%	21,36	52%	Realizzazione
Piano resilienza PNRR Interventi nelle regioni del Sud		270,38	270,38	100%	168,70	62%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004F: Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

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 istallata).

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.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 sono stati adeguati a STI (con riferimento al carico assiale) n.10 ponti.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Adeguamento ad obblighi normativi europei



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica											Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EELL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte											X	X		X								X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
333,50	78,00	di cui:	78,00	0,00	0,00		0,00	0,00	15,00	65,00	175,50	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1004F: Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
333,50							333,50

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
58,00				20,00		78,00

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di un ulteriore stralcio del programma, e specificatamente all'avvio di N* 30 Interventi di STI

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte - interventi diffusi	333,50	78,00	255,50	258,35	75,15	28,17	17,23	0,00	0,00	4,46	4,20	12,41	216,42
	333,50	**78,00**	**255,50**	**258,35**	**75,15**	**28,17**	**17,23**	**0,00**	**0,00**	**4,46**	**4,20**	**12,41**	**216,42**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Adeguamento a STI opere civili (primi interventi)		276,75	21,25	8%	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Ancona	J84E21002850001	10,29	10,29	100%	0,12	1%	Progettazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Verona	J94G18000170001	9,28	9,28	100%	6,02	65%	Realizzazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Roma	J54G18000200001	8,62	8,62	100%	1,27	15%	Realizzazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Bologna	J84G18000190001	8,19	8,19	100%	5,43	66%	Realizzazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Trieste	J34G18000210001	7,72	7,72	100%	2,47	32%	Realizzazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Firenze	J84G18000200001	4,60	4,60	100%	1,88	41%	Realizzazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Genova	J94G18000150001	2,99	2,99	100%	0,45	15%	Realizzazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Milano	J94G18000160001	1,80	1,80	100%	1,55	86%	Realizzazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Torino	J64G18000210001	1,10	1,10	100%	0,91	83%	Realizzazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Venezia	J14G18000260001	1,00	1,00	100%	0,93	93%	In ultimazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Palermo	J64G18000200001	0,63	0,63	100%	0,56	89%	Realizzazione
Adeguamento a STI opere civili - DOIT Cagliari	J74E21000910001	0,31	0,31	100%	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento a STI opere civili - Sede centrale	J54G18000190001	0,20	0,20	100%	0,06	30%	Realizzazione
Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte - interventi diffusi		333,50	78,00	23%	21,65	28%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1006: Soppressione passaggi a livello

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

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.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Sono in progettazione n. 294 interventi, così suddivisi:Basilicata: 1; Calabria: 61; Campania: 52; Emilia Romagna: 12; Friuli Venezia Giulia: 1; Liguria: 9; Lombardia: 25; Marche: 3; Molise: 14; Piemonte: 21; Puglia: 2; Sicilia: 26; Toscana: 14; Umbria: 3; Valle d'Aosta 35; Veneto: 15.Sono in CdS o in affidamento n. 69 interventi, così suddivisi:Calabria: 9; Emilia Romagna: 1; Lombardia: 9; Marche: 1; Piemonte: 15; Puglia: 2; Sicilia: 16; Veneto: 16.Sono in realizzazione n. 64 interventi, così suddivisi:Calabria: 8; Campania: 10; Emilia Romagna: 1; Lazio: 1; Liguria: 1; Lombardia: 6; Marche: 1; Piemonte: 13; Puglia: 2; Sicilia: 4; Toscana: 3; Trentino Alto Adige 3; Umbria: 3; Veneto: 8.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dell'interferenza sia su viabilità pubbliche che in gestione a privati.- riduzione tempi di percorrenza: in presenza di passaggi a livello protetti da segnalamento proprio, eliminazione della riduzione di velocità ad esso associata- miglior



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP				Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Soppressione passaggi a livello	X		X	X			X	X	X		X	X			X				X		X	X			

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1006: Soppressione passaggi a livello

7.949,75	2.547,12	di cui:	2.005,05	83,57	81,80	54,01	322,68	150,00	450,00	870,00	3.932,63

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
7.857,75		92,00					7.949,75

Per memoria - le riclassifiche sono connesse all'inserimento degli interventi di soppressione dei passaggi a livello sulle linee jonica (vedi P245) e Salerno-Avellino-Benevento (vedi I153)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
2.286,11		92,00		169,01		2.547,12

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di ulteriore stralcio del programma

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Soppressione passaggi a livello - interventi diffusi	7.659,71	2.257,08	5.402,63	6.449,73	1.209,97	1.860,67	1.686,61	1.507,09	73,79	63,42	43,79	60,17	5.594,76
DL Fare:soppressione PL Marcianise, Pontecagnano, Recale e Pompei	48,94	48,94	0,00	39,15	9,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48,94
DL Sblocca Italia:soppressione PL Ventimiglia, Istrana, Portogruaro, tratto terminale Adriatica: Brindisi, Carovigno, Fasano	50,30	50,30	0,00	40,24	10,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,30
PO Infrastrutture FSC: soppressione PL linea Chivasso-Ivrea-Aosta tratta piemontese	15,00	15,00	0,00	12,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00
PO Infrastrutture FSC: soppressione PL Rosora linea Orte-Falconara, Variante S.P. n. 588R dei Due Ponti su nuova sede per l'eliminazione di passaggi a livello in comune di Villanova sull'Arda, Bagnacavallo, linee Piemonte: Torino-Fossano e Torino-Pinerolo	17,80	17,80	0,00	14,24	3,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17,80
Soppressione passaggi a livello linea jonica tratta Sibari-Melito Porto salvo	59,00	59,00	0,00	47,20	11,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	59,00
Soppressione passaggi a livello linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	33,00	33,00	0,00	26,40	6,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,00
Soppressione passaggi a livello linea Milano-Lecco - Sondrio - Tirano	66,00	66,00	0,00	0,00	66,00	0,66	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,43	2,50
	7.949,75	**2.547,12**	**5.402,63**	**6.628,97**	**1.320,78**	**1.861,33**	**1.686,89**	**1.507,09**	**73,79**	**63,42**	**43,79**	**60,60**	**5.821,30**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano Soppressione Passaggi a Livello		5.134,69	98,22	2%	0,00	0%	Progettazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	2.520,01	2.153,86	85%	1.756,41	82%	Realizzazione
Soppressione PL privati	J57D17000020001	5,00	5,00	100%	2,80	56%	Realizzazione
Soppressione passaggi a livello - interventi diffusi		7.659,71	2.257,08	29%	1.759,21	78%	
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	48,94	48,94	100%	0,00	0%	Progettazione
DL Fare:soppressione PL Marcianise, Pontecagnano, Recale e Pompei		48,94	48,94	100%	0,00	0%	
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	50,30	50,30	100%	0,00	0%	Progettazione
DL Sblocca Italia:soppressione PL Ventimiglia, Istrana, Portogruaro, tratto terminale Adriatica: Brindisi, Carovigno, Fasano		50,30	50,30	100%	0,00	0%	
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	15,00	15,00	100%	0,00	0%	Progettazione
PO Infrastrutture FSC: soppressione PL linea Chivasso-Ivrea-Aosta tratta piemontese		15,00	15,00	100%	0,00	0%	
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	17,80	17,80	100%	0,00	0%	Progettazione
PO Infrastrutture FSC: soppressione PL Rosora linea Orte-Falconara, Variante S.P. n. 588R dei Due Ponti su nuova sede per l'eliminazione di passaggi a livello in comune di Villanova sull'Arda, Bagnacavallo, linee Piemonte: Torino-Fossano e Torino-Pinerolo		17,80	17,80	100%	0,00	0%	
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	59,00	59,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Soppressione passaggi a livello linea jonica tratta Sibari-Melito Porto salvo		59,00	59,00	100%	0,00	0%	
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	33,00	33,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Soppressione passaggi a livello linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno		33,00	33,00	100%	0,00	0%	
Interventi di soppressione passaggi a livello su SS38 - linea Milano-Lecco - Sondrio - Tirano	J84H20000860001	66,00	66,00	100%	0,66	1%	Progettazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti					
Programma A1006: Soppressione passaggi a livello					
Soppressione passaggi a livello linea Milano-Lecco - Sondrio - Tirano	66,00	66,00	100%	0,66	1%

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1013A: Idrogeologia

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede la realizzazione di attività per la mitigazione/risoluzione delle criticità presenti sull'infrastruttura ferroviaria derivanti da fenomeni di dissesto idrogeologico, al fine di aumentare i livelli di sicurezza dell'intera rete ferroviaria.I punti di maggiore criticità potenziale sono stati individuati attraverso lo studio e la mappatura lungo la rete infrastrutturale delle aree individuate all'interno della banca dati Inventario dei Fenomeni Franosi Italiani (progetto IFFI), dei Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) e dei Piani di gestione rischio alluvioni (PGRA). Tale mappatura ha consentito, mediante la definizione di una specifica metodologia per l'individuazione di un criterio di priorità, la predisposizione di un piano di mitigazione del rischio idrogeologico che comprende anche le situazioni già note al Gestore (Banca dati Punti singolari).Il programma si attua attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali per la protezione della sede, l'installazione di sistemi di allarme/monitoraggio nonché studi, ricerche, indagini, progettazioni e sperimentazioni atte a migliorare la conoscenza e la gestione dei potenziali fenomeni di dissesto idrogeologico interferenti con l'infrastruttura.

Il programma è articolato in stralci funzionali sulla base della graduatoria di priorità come definita nella nota RFI-DTC-SICS\A011\P\2014\0001944 che copre tutto il territorio nazionale nei tratti definiti nella mappatura come potenzialmente a rischio idrogeologico. Ad oggi sono stati individuati 3.034 punti singolari per Caduta Massi, Frana, Alluvione ed Erosione Marina e Fluviale.Le attività svolte, riguardano:- Studi, indagini e rilievi;- Progettazioni di interventi mitigativi/risolutivi;- Realizzazione di interventi mitigativi/risolutivi;- Installazione di sistemi di monitoraggio/allarme;- Sperimentazioni.In relazione alla specificità del tratto di infrastruttura esaminato (di estesa chilometrica variabile), tali interventi potrebbero consistere, anche contemporaneamente o in più fasi realizzative, in: sistemazioni idrauliche, barriere paramassi, opere di consolidamento di versanti in frana, reti allarmate, ecc..

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 sono state effettuate n. 110 attività, così suddivise:Basilicata: 3; Calabria: 7; Emilia Romagna: 4; Friuli Venezia Giulia: 3; Lazio: 12; Liguria: 10; Lombardia: 13; Molise: 1; Piemonte: 10; Puglia: 11; Sardegna: 8; Sicilia: 8; Toscana: 8; Trentino Alto Adige: 5; Umbria: 2; Valle d'Aosta 2; Veneto: 3.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio- Miglioramento delle conoscenze sulla fenomenologia del dissesto idrogeologico - Miglioramento performance di circolazione



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Programma A1013A: Idrogeologia

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1013A: Idrogeologia

Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2019	J87J19000030001	12,00	12,00	100%	5,53	46%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2014	J87B14000430001	11,65	11,65	100%	11,61	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Torino - 2020	J67F20000110001	11,57	11,57	100%	8,10	70%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2016	J77B16000090001	11,50	11,50	100%	11,24	98%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2018	J87I18000050001	11,50	11,50	100%	11,40	99%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2018	J87I18000020001	11,50	11,50	100%	10,48	91%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2020	J67F20000120001	11,30	11,30	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2021	J87H21001160001	11,06	11,06	100%	8,22	74%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2021	J87H21001180001	10,76	10,76	100%	5,26	49%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2022	J87D22000060001	10,74	10,74	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2018	J97I18000060001	10,50	10,50	100%	9,25	88%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2018	J97I18000070001	10,50	10,50	100%	10,22	97%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2017	J97B17000270001	10,41	10,41	100%	10,34	99%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2022	J87D22000050001	10,10	10,10	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2019	J67J19000020001	10,00	10,00	100%	6,76	68%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Torino - 2014	J67B14000300001	9,95	9,95	100%	9,94	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2022	J87D22000040001	9,68	9,68	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2018	J67I18000060001	9,50	9,50	100%	8,81	93%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2021	J67H21000760001	9,39	9,39	100%	0,84	9%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2014	J77B14000240001	9,34	9,34	100%	9,33	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2018	J97I18000040001	9,00	9,00	100%	3,67	41%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Roma - 2022	J57D22000010001	8,97	8,97	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2022	J27D22000000001	8,92	8,92	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2020	J97F20000140001	8,75	8,75	100%	7,26	83%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2020	J87F20000210001	8,65	8,65	100%	6,98	81%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2017	J97B17000250001	8,33	8,33	100%	5,46	66%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2017	J87B17000270001	8,26	8,26	100%	8,14	98%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2021	J87H21001170001	8,16	8,16	100%	1,80	22%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2017	J67B17000120001	8,05	8,05	100%	7,75	96%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2016	J87B16000290001	8,00	8,00	100%	8,00	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2018	J77I18000020001	8,00	8,00	100%	7,85	98%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2014	J97B14000260001	7,96	7,96	100%	7,95	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2021	J97H21000590001	7,91	7,91	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2021	J27H21000700001	7,61	7,61	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2017	J87B17000280001	7,52	7,52	100%	7,51	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2018	J87I18000030001	7,00	7,00	100%	6,84	98%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2022	J37D22000000001	6,99	6,99	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2016	J67B16000150001	6,59	6,59	100%	6,58	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2022	J87D22000030001	6,57	6,57	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2014	J87B14000410001	6,57	6,57	100%	6,57	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2021	J97H21000660001	6,50	6,50	100%	0,23	3%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2015	J87B15000390001	6,35	6,35	100%	6,31	99%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2021	J97H21000600001	6,20	6,20	100%	0,10	2%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2017	J97B17000280001	6,05	6,05	100%	5,33	88%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2019	J97J19000030001	6,00	6,00	100%	4,39	73%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2017	J27B17000050001	5,95	5,95	100%	2,69	45%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2014	J17B14000210001	5,54	5,54	100%	5,50	99%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2020	J97F20000160001	5,53	5,53	100%	2,44	44%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bari - 2019	J87J19000040001	5,50	5,50	100%	4,59	84%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2022	J67D22000010001	5,42	5,42	100%	0,00	0%	Progettazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1013A: Idrogeologia

Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2022	J97D22000020001	5,14	5,14	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2019	J87J19000020001	5,10	5,10	100%	5,09	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2022	J77D22000000001	5,08	5,08	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2020	J27F20000040001	5,00	5,00	100%	0,04	1%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2020	J37F20000060001	5,00	5,00	100%	4,16	83%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2014	J97B14000270001	4,98	4,98	100%	4,96	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2020	J87F20000200001	4,90	4,90	100%	3,93	80%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2016	J37B16000120001	4,85	4,85	100%	4,85	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Firenze - 2014	J87B14000420001	4,79	4,79	100%	4,78	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Palermo - 2014	J67B14000310001	4,78	4,78	100%	4,65	97%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Roma - 2014	J57B14000140001	4,70	4,70	100%	4,70	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2018	J97I18000050001	4,50	4,50	100%	4,34	96%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2018	J17I18000060001	4,50	4,50	100%	4,48	99%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2022	J97D22000010001	4,50	4,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2017	J97B17000260001	4,47	4,47	100%	4,45	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - - DOIT Reggio Calabria 2016	J27B16000100001	4,39	4,39	100%	4,23	96%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2020	J87F20000180001	4,05	4,05	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2019	J87J19000010001	4,00	4,00	100%	0,78	20%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2016	J87B16000630001	4,00	4,00	100%	4,00	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2020	J17F20000030001	3,98	3,98	100%	1,75	44%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2017	J37B17000040001	3,95	3,95	100%	3,94	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2014	J87B14000400001	3,85	3,85	100%	3,83	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2022	J97D22000030001	3,83	3,83	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2017	J87B17000260001	3,75	3,75	100%	3,75	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2014	J37B14000260001	3,50	3,50	100%	3,49	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Napoli - 2019	J97J19000040001	3,50	3,50	100%	3,28	94%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2019	J97J19000020001	3,50	3,50	100%	3,22	92%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2019	J37J19000000001	3,50	3,50	100%	3,48	99%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2021	J77H21001030001	3,36	3,36	100%	0,04	1%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2017	J77B17000050001	3,30	3,30	100%	3,25	99%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2022	J17D22000000001	3,11	3,11	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2019	J27J19000050001	3,00	3,00	100%	1,24	41%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2017	J87B17000250001	2,94	2,94	100%	2,92	99%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2016	J17B16000070001	2,92	2,92	100%	2,92	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Genova - 2020	J97F20000150001	2,92	2,92	100%	0,87	30%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2017	J17B17000060001	2,87	2,87	100%	2,84	99%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2019	J77J19000010001	2,81	2,81	100%	2,15	76%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2021	J17H21000420001	2,79	2,79	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2021	J37H21001140001	2,70	2,70	100%	1,56	58%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2021	J97H21000650001	2,50	2,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Trieste - 2018	J37I18000060001	2,50	2,50	100%	2,48	99%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2021	J87H21001150001	2,21	2,21	100%	0,10	5%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Cagliari - 2020	J77F20000060001	2,14	2,14	100%	0,49	23%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Venezia - 2019	J17J19000000001	2,00	2,00	100%	1,43	72%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Reggio Calabria - 2018	J27I18000010001	2,00	2,00	100%	0,65	32%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Bologna - 2016	J87B16000270001	1,60	1,60	100%	1,60	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Verona - 2016	J97B16000250001	1,54	1,54	100%	1,49	97%	In ultimazione
Progettazione del Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico	J31H01000200001	1,03	1,03	100%	1,03	100%	In ultimazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Milano - 2019	J97J19000010001	1,00	1,00	100%	0,55	55%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DOIT Ancona - 2020	J87F20000190001	0,30	0,30	100%	0,30	100%	In ultimazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti						
Programma A1013A: Idrogeologia						
Idrogeologia - interventi diffusi	2.748,09	1.208,09	44%	691,62	57%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1013B: Sismica

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

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.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

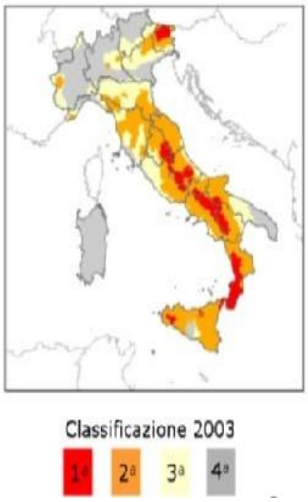
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 sono stati effettuati n. 267 verifiche sismiche su opere e fabbricati e n. 11 interventi di miglioramento sismico su opere a più elevata sismicità.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio- Adeguamento ad obblighi normativi





Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sismica											X	X			X							X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1013B: Sismica

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.031,90	293,00	di cui:	293,00	0,00	0,00		0,00	0,00	73,90	210,00	455,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.000,00						31,90	1.031,90

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, con una previsione di circa 400 verifiche sismiche su opere d'arte e 40 realizzazioni di interventi di miglioramento sismico all'anno

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
296,90					-3,90	293,00

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di ulteriore stralcio del programma

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sismica - interventi diffusi	1.031,90	293,00	738,90	848,35	183,55	129,18	92,58	17,09	15,76	24,40	18,17	18,96	758,72
	1.031,90	**293,00**	**738,90**	**848,35**	**183,55**	**129,18**	**92,58**	**17,09**	**15,76**	**24,40**	**18,17**	**18,96**	**758,72**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano Difesa dal rischio sismico		836,85	97,95	12%	0,00	0%	Progettazione
Verifiche sismiche su opere d'arte	J57I12000690001	101,10	101,10	100%	76,28	75%	Realizzazione
Estensione verifiche sismiche		25,00	25,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sismico - DOIT Bologna	J81I19000000001	22,42	22,42	100%	9,61	43%	Realizzazione
Miglioramento sismico - DOIT Reggio Calabria	J22J19000060001	19,41	19,41	100%	5,07	26%	Realizzazione
Miglioramento sismico - DOIT Roma	J52J19000130001	11,27	11,27	100%	5,68	50%	Realizzazione
Miglioramento sismico - DOIT Ancona	J82J19000170001	6,48	6,48	100%	0,98	15%	Realizzazione
Miglioramento sismico - DOIT Napoli	J92J19000080001	2,59	2,59	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sismico - DOIT Firenze	J82J19000180001	1,65	1,65	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sismico - DOIT Milano	J92J19000070001	1,30	1,30	100%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sismico - DOIT Palermo	J62J19000160001	1,15	1,15	100%	0,14	12%	Realizzazione
Miglioramento sismico - DOIT Trieste	J32J19000150001	0,96	0,96	100%	0,60	63%	Realizzazione
Miglioramento sismico - DOIT Venezia	J12J19000180001	0,94	0,94	100%	0,44	47%	Realizzazione
Miglioramento sismico - DOIT Torino	J62J19000170001	0,80	0,80	100%	0,62	77%	Realizzazione
Sismica - interventi diffusi		1.031,90	293,00	28%	99,41	34%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1014: Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021)

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma è finalizzato a contrastare il normale fenomeno dell'invecchiamento dell'infrastruttura riducendo gli ammaloramenti ed i degradi progressivi sulle opere, in particolare quelle più vetuste realizzate anche più di 50 anni fa.Gli interventi sono volti a ripristinare la piena efficienza e la funzionalità delle opere permettendo conseguentemente di incrementare sia il livello di sicurezza sia a ridurre le perturbazioni alla regolarità della circolazione (permettendo, ad esempio, la rimozione di riduzioni di velocità e/o le limitazioni di carico eventualmente imposte.

I lavori consistono tipicamente in:- interventi strutturali coinvolgenti le strutture orizzontali, compresi i relativi rivestimenti, consistenti principalmente in consolidamenti, risanamenti conservativi, ripristini, rinforzi strutturali, ivi compresi gli interventi di cuci-scuci delle lesioni o per il ripristino dell'allettamento delle murature, di posa di centinature e l'infissione di tiranti e chiodature, sostituzione di appoggi nonché opere di demolizione e ricostruzione completa o di sostituzione degli impalcati;- interventi strutturali coinvolgenti le strutture verticali, compresi i relativi rivestimenti, le relative fondazioni, rivestimenti, consistenti principalmente in consolidamenti, risanamenti conservativi, ripristini, rinforzi strutturali, ivi compresi gli interventi di cuci-scuci delle lesioni o per il ripristino dell'allettamento delle murature, l'infissione di tiranti e chiodature ed il ripristino dei rostri. - interventi di eliminazione di percolazioni, di ripristino funzionale di parti di impermeabilizzazione deteriorata, nonché interventi di rifacimento /creazione/ sistemazione di opere atte alla regimentazione delle acque e di opere di protezione fluviale (briglie, sottofondazioni, opere di difesa spondale ecc.) o per l'ottemperanza alle prescrizioni delle Autorità di Bacino (ad es. per aumentare la compatibilità idraulica).- sistemazione di approccio o a corredo dell'opera d'arte ed interferenti direttamente con la stabilità quali ad esempio i muri d'ala o andatori e rilevati di approccio.Il programma contempla anche il ricorso all'effettuazione di monitoraggi o rilievi preliminari, propedeutici o funzionali a tali interventi.

Allo stato attuale il Programma è stato articolato con un orizzonte di 5 anni, andando a interessare le opere d'arte che durante le visite periodiche hanno registrato un codice di giudizio maggiore o uguale a 60. Il perimetro può avere variazioni nel tempo in ragione della fisiologica evoluzione degli ammaloramenti in relazione alla vetustà delle opere; infatti, data la natura dinamica dei codici di giudizio attestanti lo stato di conservazione delle opere, attuali codici di giudizio pari o inferiori a 50 potrebbero aumentare a causa dell'insorgere di ulteriori difettosità o dell'evoluzione delle difettosità precedentemente riscontrate.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 sono stati effettuati n. 67 interventi di ripristino in piena efficienza su ponti e n. 14 interventi su gallerie.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

-Mitigazione del rischio e incremento degli standard di sicurezza della circolazione;
-Adeguamento ad obblighi normativi;
-Gestione obsolescenza;
-Omogeneizzazione standard prestazionali (mitigazione/eliminazione delle soggezioni di esercizio).



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1014: Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021)

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021)				X								X			X							x	x		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
316,26	316,26	di cui:	312,21	0,00	0,00		0,00	4,05	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
343,70						-27,44	316,26	Assestamento del costo in base alle attività effettivamente avviate fino all'annualità 2021. Dall'annualità 2022 le attività sono ricomprese nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
343,70				0,95	-28,39	316,26	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di opere in convenzione con EE.LL.

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021) - interventi diffusi	316,26	316,26	0,00	296,24	20,02	194,55	101,78	0,00	0,00	15,58	17,54	93,22	90,86
	316,26	**316,26**	**0,00**	**296,24**	**20,02**	**194,55**	**101,78**	**0,00**	**0,00**	**15,58**	**17,54**	**93,22**	**90,86**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano conservazione opere d'arte DOIT Milano- 2020	J97F20000180001	29,05	29,05	100%	18,20	63%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Firenze- 2020	J87F20000240001	26,14	26,14	100%	15,45	59%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Roma- 2021	J57H21000820001	22,74	22,74	100%	5,46	24%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Firenze- 2021	J87H21001220001	20,50	20,50	100%	8,99	44%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Napoli- 2021	J97H21000630001	20,03	20,03	100%	1,15	6%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Milano- 2021	J97H21000620001	18,20	18,20	100%	2,97	16%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Torino- 2021	J67H21000780001	16,02	16,02	100%	2,85	18%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Torino- 2020	J67F20000140001	15,87	15,87	100%	9,26	58%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Bologna- 2021	J87H21001210001	13,96	13,96	100%	8,96	64%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Napoli- 2020	J97F20000190001	9,55	9,55	100%	1,90	20%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Verona- 2019	J97F19000150001	9,00	9,00	100%	8,24	92%	In ultimazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Bari- 2021	J87H21001200001	8,82	8,82	100%	3,33	38%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Reggio Calabria- 2020	J27F20000050001	8,07	8,07	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Ancona- 2021	J87H21001190001	7,71	7,71	100%	2,15	28%	Realizzazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti Programma A1014: Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021)							
Piano conservazione opere d'arte DOIT Roma- 2020	J57F20000090001	7,06	7,06	100%	3,85	55%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Bari- 2020	J87F20000230001	7,00	7,00	100%	4,50	64%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Firenze- 2019	J87F19000210001	7,00	7,00	100%	6,84	98%	In ultimazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Genova- 2020	J97F20000170001	6,65	6,65	100%	4,39	66%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Trieste- 2021	J27H21003100001	6,45	6,45	100%	1,45	22%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Genova- 2021	J97H21000610001	5,35	5,35	100%	0,32	6%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Venezia- 2020	J17F20000040001	5,27	5,27	100%	3,54	67%	Realizzazione
Rilievi opere d'arte e progettazione interventi	J53D21001370001	5,20	5,20	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Palermo- 2019	J67F19000060001	5,10	5,10	100%	2,35	46%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Venezia- 2019	J17F19000130001	4,60	4,60	100%	4,60	100%	In ultimazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Ancona- 2020	J87F20000220001	4,32	4,32	100%	3,51	81%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Palermo- 2020	J67F20000130001	3,75	3,75	100%	2,38	63%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Verona- 2021	J97H21000670001	3,74	3,74	100%	0,83	22%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Venezia- 2021	J17H21000430001	2,97	2,97	100%	0,36	12%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Palermo- 2021	J67H21000770001	2,35	2,35	100%	0,79	34%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Verona- 2020	J97F20000200001	2,10	2,10	100%	1,75	83%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Roma- 2019	J57F19000050001	2,00	2,00	100%	0,74	37%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Milano- 2019	J97F19000130001	2,00	2,00	100%	1,98	99%	In ultimazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Genova- 2019	J97F19000120001	1,75	1,75	100%	1,74	100%	In ultimazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Bologna- 2020	J87F20000010001	1,74	1,74	100%	1,51	87%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Trieste- 2020	J37F20000070001	1,72	1,72	100%	0,50	29%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Cagliari- 2019	J77F19000070001	0,80	0,80	100%	0,57	71%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Cagliari- 2021	J77H21001040001	0,67	0,67	100%	0,05	7%	Realizzazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Reggio Calabria- 2021	J27H21000710001	0,48	0,48	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Bari- 2019	J87F19000190001	0,35	0,35	100%	0,35	100%	In ultimazione
Piano conservazione opere d'arte DOIT Cagliari- 2020	J77F20000070001	0,20	0,20	100%	0,19	94%	In ultimazione
Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021) - interventi diffusi		316,26	316,26	100%	137,97	44%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004F: Mitigazione effetti venti trasversali

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

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.

Gli interventi sono localizzati sulla rete AV/AC Torino - Salerno e interessano prioritariamente le linee AV Roma-Napoli e Bologna-Firenze

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

E' stata conclusa la progettazione degli interventi su tutte le tratte della linea AV/AC Torino - Salerno. Sono in avanzato stato di realizzazione gli interventi sulla Firenze - Bologna mentre sulla Roma - Napoli gli interventi sono in corso.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio- Adeguamento ad obblighi normativi



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Mitigazione effetti venti trasversali											X	X			X						X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
61,80	51,80	di cui:	51,80	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	10,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004F: Mitigazione effetti venti trasversali

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
51,80						10,00	61,80	L'incremento di costo è connesso all'ampliamento del perimetro di intervento

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
51,80						51,80

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Mitigazione effetti venti trasversali - interventi diffusi	61,80	51,80	10,00	51,98	9,82	2,14	0,97	0,61	0,34	0,06	0,07	0,16	12,00
	61,80	**51,80**	**10,00**	**51,98**	**9,82**	**2,14**	**0,97**	**0,61**	**0,34**	**0,06**	**0,07**	**0,16**	**12,00**

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Mitigazione effetti venti trasversali	J64H16000160001	51,80	51,80	100%	1,47	3%	Progettazione
Mitigazione effetti venti trasversali		10,00	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Mitigazione effetti venti trasversali - interventi diffusi		61,80	51,80	84%	1,47	3%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2001B: Tecnologie per la circolazione

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi diffusi di upgrading delle linee degli impianti finalizzati ad adeguarne la dotazione per recepire l'evoluzione programmata del traffico in coerenza con i modelli di esercizio previsti negli accordi con gli EE.LL. e con le imprese ferroviarie e consentire un migliore sfruttamento delle potenzialità della rete, con positive ricadute sulla regolarità di esercizio, e efficientamento dei processi di manutenzione e governo della circolazione.
Le principali linee di linee di intervento riguardano:- upgrade degli impianti del sottosistema di comando-controllo-segnalemento (CCS) per gestire l'obsoloscenza tecnologica e/o eliminare punti singolari - upgrade dei sistemi del sottosistema energia (ENE), per gestire l'obsoloscenza tecnologica e/o superare situazioni puntuali con interventi su sottostazioni elettriche (SSE) e impianti di trazione elettrica (TE), nonchè elettrificazione tratte di limitata estesa- interventi hardware e software per la digitalizzazione dei processi di manutenzione e governo della circolazione, efficientamento energetico e sostenibilità.

Tale le iniazitive più significative si segnalano:- settore ENE: Upgrade impianti TE e SSE, potenziamento sistemi DOTE. Nell'ambito del programma si prevede un Piano di potenziamento del sistema di trazione elettrica per i treni merci pesanti. Dall'emanazione delle disposizioni di esercizio 21 del 15.11.2019 e 9 del 6.8.2020, la circolabilità sulle linee è stata estesa fino alle 2.500 tonnellate, mantenendo per le linee interessate una forte limitazione in termini di assorbimento di corrente e distanziamento. Il piano ha l'obiettivo di aumentare la potenzialità elettrica delle linee interessate, al fine di rimuovere le limitazioni ora esistenti. Sono state individuate 33 linee prioritarie sulle quali intervenire, includendo le principali tratte di valico e di confineper il traffico merci internazionale- settore CCS: Potenziamento dei posti centrali per il governo della circolazione e implementazione, implementazione sistemi I&C- Digital twin- Techical academy- ...

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

SSENel 2021 sono stati effettuati interventi di rinnovo/upgrade insieme ad altri programmi di Investimento di n° 7 SSE.Sono attualmente in corso o di prossimo avvio interventi di rinnovo/upgrade insieme ad altri programmi di investimento n° 40 SSE.MEZZINel 2021 sono state effettuate :Consegnati 12 autoscale a carrelli Tesmec OCPD001, 8 autoscale OCPC600 migliorate con upgrade PLE e 1 autoscala OCPC400;Consegnati 4 By Bridge SrS Sjolanders AB;Consegnata 1 Piattaforme elevabili Socage;Revamping MdO n.5 MM380/MM250 e ulteriori 26 MdO;Acquisto di 3 Rincalzatrici;AISM e Circolabilità del SIRTER.La messa in servizio, del veicolo diagnostico denominato «Aldebaran 2.0»;Esecuzione dei Collaudi Statici del Treno Diagnostico denominato «Diamante 2.0»;Interventi diffuse di Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge che hanno riguardato i MdO (riparazione delle carpenterie, revisione o eventuale sostituzione motore, ecc), gli spogliatoi, magazzini, capannoni e gli uffici.Sono attualmente in corso o di prossimo avvio la Pubblicazione del Bando Gara di 44 Autocarrelli, Pubblicazione Bando Gara Loco

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento dell'affidabilità dell'infrastrutturaEfficentamento produttivoPiano di potenziamento del sistema di trazione elettrica per i treni merci pesanti: Il potenziamento permetterà la circolabilità di treni merci fino a 2.500 tonnellate sulle li



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2001B: Tecnologie per la circolazione

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Tecnologie per la circolazione		X		X	X			X	X		X	X			X						X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
8.688,63	2.884,09	di cui:	2.750,41	0,00	2,50	48,75	21,94	60,49	634,74	2.147,70	3.022,10	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
4.244,45	-220,36	-73,28			3.234,00	1.503,82	8.688,63

Inserimento nel perimetro del programma di Piani straordinari di upgrade delle SSE e dei sistemi di telecontrollo DOTE, implementazione del digital twin, nonchè adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione.Le riclassifiche attengono all'uscita dal perimetro di attività prodedeutiche connesse al Piano ERTMS (vedi A2011) e opere di completamento del potenziamento tecnologico della direttrice Torino-Padova (vedi P222) e all'inserimento nel perimetro del programma degli interventi connessi allo sviluppo del posto centrale di Reggio Calabria finanziato dal PNRR (vedi P245)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
2.836,18	-220,36	-58,28		326,55		2.884,09

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di un ulteriore stralcio del programma, e specificatamente alla prosecuzione dei programmi di rinnovo/revamping dei mezzi d'opera e di manovra, di adeguamento delle SSE per consentire la circolazione merci pesanti e di potenziamento degli impianti SSE-DOTE-TE e dei posti centrali per il governo della circolazione. E' inoltre prevista la prosecuzione delle progettazioni e la realizzazione di siti pilota per il recupero dell'energia di frenatura e per l'estensione del sistema I&C all'intera rete, nonchè ulteriori implementazioni funzionali alla digitalizzazione dell'infrastruttura

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi diffusi settore Sicurezza e Segnalamento	2.184,38	1.239,88	944,50	1.822,89	361,49	570,64	492,51	269,22	83,03	60,21	41,12	45,93	1.293,07
Interventi diffusi settore Energia	3.232,80	92,80	3.140,00	2.598,10	634,70	33,67	16,91	0,00	3,23	3,47	2,95	8,99	3.177,59
Potenziamento posti centrali linea jonica (PNRR)	56,50	56,50	0,00	54,46	2,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
Potenziamento posti centrali nord-centro (PNRR)	30,50	30,50	0,00	30,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
Potenziamento posti centrali	903,00	3,00	900,00	722,91	180,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	875,86
Piano Regolatore Potenziamento SSE - treni merci pesanti e recupero energia frenatura	193,10	83,50	109,60	155,28	37,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	155,76
Upgrading/sviluppo parco mezzi di diagnostica mobile e manutenzione	1.374,16	953,72	420,44	1.151,73	222,43	587,55	329,98	112,79	118,64	47,35	70,96	74,08	132,23
Digitalizzazione dei processi, efficientamento produttivo e sostenibilità	714,19	424,19	290,00	515,13	199,06	144,43	125,23	0,82	44,26	22,81	21,27	36,70	521,96
	8.688,63	**2.884,09**	**5.804,54**	**7.051,01**	**1.637,62**	**1.336,30**	**964,63**	**382,82**	**249,17**	**133,84**	**136,31**	**165,70**	**6.157,86**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	% Finanz.	Contab.	% Contab.	Stato attuativo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2001B: Tecnologie per la circolazione

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP fin.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano rinnovo tecnologie obsolete		708,52	368,52	52%	0,00	0%	Progettazione
Sviluppo posti centrali e upgrading tecnologie per la circolazione		592,33	92,33	16%	0,00	0%	Progettazione
Oneri connessi all'arretratezza tecnologica della rete		230,00	130,00	57%	13,32	10%	Realizzazione
Upgrading e rinnovo impianti tecnologici - interventi diffusi	J57B16000430009	224,10	224,10	100%	161,97	72%	Realizzazione
Rinnovo impianti di stazione	J57I10000430001	137,00	137,00	100%	134,13	98%	In ultimazione
Attrezzaggi tecnologici DOIT Torino	J21H03000140021	52,40	52,40	100%	48,45	92%	In ultimazione
Attrezzaggi Tecnologici Linee ed Impianti DOIT Ancona - 2017	J47D17000000001	26,00	26,00	100%	25,98	100%	In ultimazione
Attrezzaggi tecnologici DOIT Roma	J21H03000140011	22,10	22,10	100%	8,13	37%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DOIT Ancona	J21H03000140001	20,02	20,02	100%	12,24	61%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Milano	J37I06000170001	19,99	19,99	100%	19,34	97%	In ultimazione
Riconfig Impianti SCMT Palermo	J47I06000120001	16,85	16,85	100%	16,59	98%	In ultimazione
Attrezzaggi tecnologici DOIT Milano - 2021	J54E21000750001	13,85	13,85	100%	8,07	58%	Realizzazione
Tecnologie per la sicurezza	J56E19000070009	13,58	13,58	100%	0,50	4%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Bari	J47I06000110001	12,93	12,93	100%	9,71	75%	Realizzazione
Riconfig impianti SCMT Bologna	J27I06000050001	10,91	10,91	100%	10,87	100%	In ultimazione
Attrezzaggi tecnologi - DOIT Firenze	J87H21004090001	10,50	10,50	100%	0,62	6%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Roma	J17I07000000001	9,02	9,02	100%	6,26	69%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Ancona	J27I07000000001	7,80	7,80	100%	4,61	59%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologi - DOIT Napoli	J97H21002300001	7,02	7,02	100%	4,02	57%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DOIT Reggio Calabria	J21H03000140041	6,73	6,73	100%	3,02	45%	Realizzazione
Attrezzaggi Tecnologici Linee ed Impianti DOIT Ancona - 2018	J47J18000310001	6,00	6,00	100%	3,90	65%	Realizzazione
Piano di sviluppo tecnologico della rete DOIT Genova - 2017	J97B17000510001	6,00	6,00	100%	5,46	91%	In ultimazione
Obblighi di legge e sicurezza per esercizio ferroviario		5,50	1,00	18%	0,00	0%	Progettazione
Piano di sviluppo tecnologico della rete - 2021	J14E21001750001	4,55	4,55	100%	1,70	37%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologi - DOIT Palermo	J67H21004990001	3,00	3,00	100%	0,69	23%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DOIT Milano - 2015	J54H15000960001	2,72	2,72	100%	2,72	100%	In ultimazione
Attrezzaggi tecnologi - DOIT Bari	J47H21002070001	2,51	2,51	100%	0,22	9%	Realizzazione
Rinnovo/upgrade tecnologico dell'attuale sistema di distanziamento blocco conta assi (BCA) delle linee Benevento-Avellino/Caserta, Vairano C./Rocca D'Evandro - Venafro	J36I18000030001	2,50	2,50	100%	0,24	10%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DOIT Trieste - 2018	J64G18000150001	2,10	2,10	100%	1,70	81%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Napoli	J67I07000010001	1,86	1,86	100%	1,21	65%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DOIT Trieste - 2021	J64E21000640001	1,66	1,66	100%	0,96	58%	Realizzazione
Piano di sviluppo tecnologico della rete - 2015	J14H15000750001	1,20	1,20	100%	1,19	100%	In ultimazione
Attrezzaggi tecnologici DOIT Torino - 2015	J64H15000810001	1,20	1,20	100%	1,20	100%	In ultimazione
Obblighi di legge DCI - 2021	J57H21000760001	1,00	1,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano di sviluppo tecnologico della rete DOIT Genova - 2021	J97H21001500001	0,52	0,52	100%	0,00	0%	Progettazione
Attrezzaggi tecnologici DOIT Trieste - 2014	J64H14000670001	0,43	0,43	100%	0,42	96%	In ultimazione
Interventi diffusi settore Sicurezza e Segnalamento		2.184,38	1.239,88	57%	509,45	41%	
Piano rinnovo tecnologie obsolete		3.167,00	27,00	1%	0,00	0%	Progettazione
Piano Upgrading SSE	J54H16000770001	65,80	65,80	100%	20,38	31%	Realizzazione
Interventi diffusi settore Energia		3.232,80	92,80	3%	20,38	22%	
Upgrade delle linee a 3kvcc per incremento della potenzialità elettrica ai fini della circolazione di treni pesanti		155,10	45,50	29%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento impianti di trazione elettrica treni per merci pesanti	J14E22000000001	38,00	38,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano Regolatore Potenziamento SSE - treni merci pesanti e recupero energia frenatura		193,10	83,50	43%	0,00	0%	
Sviluppo posti centrali e upgrading tecnologie per la circolazione		900,00	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Sviluppo Posti Centrali Nord	J46G21003990001	3,00	3,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento posti centrali		903,00	3,00	0%	0,00	0%	
Sviluppo Posti Centrali Sud	J16G21003640001	56,50	56,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento posti centrali linea jonica (PNRR)		56,50	56,50	100%	0,00	0%	
Sviluppo Posti Centrali Centro	J86G21006210001	30,50	30,50	100%	0,00	0%	Progettazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti Programma A2001B: Tecnologie per la circolazione							
Potenziamento posti centrali nord-centro (PNRR)		30,50	30,50	100%	0,00	0%	
Rinnovo parco mezzi d'opera per manutenzione	J50D16000050001	595,42	480,03	81%	318,73	66%	Realizzazione
Acquisto treni e locomotive di manovra per la diagnostica	J50D17000010001	590,54	306,04	52%	32,08	10%	Realizzazione
Revamping dei mezzi d'opera e della diagnostica	J50D17000020001	188,20	167,65	89%	81,27	48%	Realizzazione
Upgrading/sviluppo parco mezzi di diagnostica mobile e manutenzione		1.374,16	953,72	69%	432,07	45%	
Piano rinnovo tecnologie obsolete		436,94	146,94	34%	0,00	0%	Progettazione
Modello Unico Infrastruttura Fisica (MUIF) - infrastruttura georeferenziata	J51E17000190001	79,00	79,00	100%	58,05	73%	Realizzazione
Sistemi informativi integrati per la gestione della circolazione (OPTIMA,…)		49,70	49,70	100%	0,00	0%	Progettazione
Analisi operativa del processo di valori	J52J19000140001	38,59	38,59	100%	37,27	97%	In ultimazione
Technical Academy	J66E19000030009	36,50	36,50	100%	0,26	1%	Progettazione
Efficientamento Energetico - 2015	J57B15000010005	29,30	29,30	100%	5,11	17%	Realizzazione
Sistemi informativi integrati per la gestione della circolazione (OPTIMA,…)	J51D18000210009	25,17	25,17	100%	21,76	86%	Realizzazione
Rinnovo tecnologico applicativi area commerciale	J51B21002480001	11,30	11,30	100%	0,84	7%	Realizzazione
Water Management	J54G18000210009	5,20	5,20	100%	4,13	79%	Realizzazione
Technical Academy - Digital Learning	J51E20000200009	2,50	2,50	100%	0,29	12%	Realizzazione
Digitalizzazione dei processi, efficientamento produttivo e sostenibilità		714,19	424,19	59%	127,71	30%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004A: Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nell' upgrading degli impianti tecnologici per protezione della marcia dei treni, già installati sul 100% della rete in esercizio, finalizzati al miglioramento delle funzionalità e alla gestione dell'obsolescenza teconologica.L'SCMT, installato su oltre 13.100 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 oltre 2.700 km d Rete 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. Nell'ambito del programma sono inoltre compresi piccoli interventi di interfacciamento con i sistemi di gestione delle linee recentemente attrezzate con il moderno sistema ERTMS, attivo su oltre 700 km di rete.

Il programma comprende altresì ulteriori interventi tecnologici (attrezzaggio con sistemi REDI, MTR, TDS, ACDB, modifiche SCMT impianti per protezione da indebito SPAD, protezione dei movimenti da/per parchi-scali-raccori) atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria e l'attrezzaggio tratti di linea di collegamento tra le stazioni di RFI e le reti ferroviarie di cui all’Allegato A al Decreto Ministeriale 5 agosto 2016.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) .

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 sono stati effettuati tra le altre tecnologie:1447 REDI756 DCFNel 2022 sono previsti ulteriori 600 interventi di riclassamento dei prodotti afferenti al settore tecnologico DCFMEZZINel 2021 sono state effettuate :Consegnati n.10 MdO con installazione STB (di cui nr. 4 CMT 180, nr. 6 MM250);Consegnati 23 MdO con installazione STB (autoscale OCPD001);

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della sicurezza e omogeneizzazione dell'attrezzaggio tecnologico delle linee degli impiantiIn particolare migrazione da SSC a SCMT consentirà: aumento della sicurezza nel trasporto ferroviario, tramite l’introduzione della funzionalità di



Sistema SCMT



Sistema SSC



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004A: Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera							X	X			X	X		X				X							

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.327,48	1.547,48	di cui:	1.546,92	0,00	0,00		0,56	0,00	60,00	270,00	450,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.888,39					126,00	313,09	2.327,48

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, , con una previsione a regime di circa 125 impianti protetti da indebito SPAD, 650 TDS e 300 ACB all'anno. Le nuove esigenze sono invece connesse alla protezione tecnologica di 63 parchi-scali-raccori da realizzare in anticipo rispetto al Piano ERTMS in ottemperanza alle disposizioni ANSFISA che prescivono che "un convoglio deve muoversi come treno ogniqualvolta possibile, inclusi i movimenti da un fascio di binari all'altro della medesima località di servizio, mentre i movimenti di "manovra" devono essere utilizzati per spostarsi solo ed esclusivamente all'interno di una stessa località di servizio, da un binario all'altro dello stesso fascio di binari (omissis)".

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1.547,48						1.547,48

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi diffusi	2.327,48	1.547,48	780,00	2.041,59	285,89	1.396,46	1.251,28	1.072,93	90,22	56,85	39,18	49,47	639,78
	2.327,48	**1.547,48**	**780,00**	**2.041,59**	**285,89**	**1.396,46**	**1.251,28**	**1.072,93**	**90,22**	**56,85**	**39,18**	**49,47**	**639,78**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Sistemi di protezione della marcia treno - Direzione Produzione		837,78	57,78	7%	0,00	0%	Progettazione
Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC)	J11J05000060001	374,21	374,21	100%	334,28	89%	Realizzazione
Tecnologie per la sicurezza settore IS	J56C17000070001	238,31	238,31	100%	177,76	75%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DOIT Milano	J41H02000080041	236,77	236,77	100%	236,76	100%	In ultimazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-nuove sperimentazioni	J31H03000340001	220,57	220,57	100%	202,31	92%	In ultimazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DOIT Firenze	J41H02000080061	186,88	186,88	100%	180,34	97%	In ultimazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Omologazione prototipo sottosistema di bordo (SSB)	J31H01000230001	92,20	92,20	100%	91,74	100%	In ultimazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT	J57I11000210001	78,18	78,18	100%	46,40	59%	Realizzazione
Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC) e diagnostica - Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT	J57I11000200001	34,40	34,40	100%	31,33	91%	In ultimazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004A: Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera

Sistemi di protezione della marcia treno - Direzione Tecnica		13,73	13,73	100%	0,00	0%	Progettazione
Tecnologie per a protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	J57I10000210009	8,41	8,41	100%	8,41	100%	In ultimazione
Piano per la sicurezza della circolazione-Atto MIT (Protezione cantieri e mezzi d'opera)	J57I11000190001	4,77	4,77	100%	4,77	100%	In ultimazione
Tecnologie per a protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera		1,28	1,28	100%	0,00	0%	Progettazione
Interventi diffusi		2.327,48	1.547,48	66%	1.314,09	85%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004B: Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

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 sistuazioni immediatamente pericolose per la sicurezza di marcia quali il surriscaladamento degli assi ed il blocco dei freni2) 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 tolleranza3) 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.

I principali interveni in corso/programmati entro il 2031 prevedono il completamento del piano regolatore degli impianti RTB/RTF e l'upgrade degli impianti già in esercizio per recepire le prescizioni DIGIFEMA e ANSFISA, con interventi su 631 apparati.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

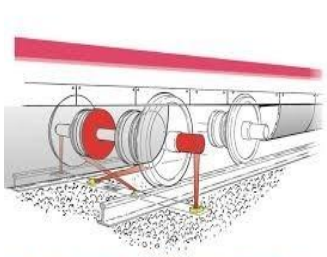
STATO DI ATTUAZIONE

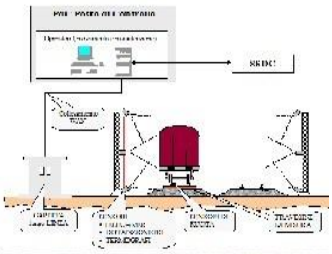
attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 sono stati installati n.25 impianti di rilevamento termico boccole.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio- Adeguamento ad obblighi normativi









Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali											X	X			X						X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
787,28	442,28	di cui:	442,28	0,00	0,00		0,00	0,00	35,00	180,00	130,00	0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004B: Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
480,87						306,41	787,28

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, in particolare connessi al completamento del piano regolatore RTB/RTF, al mgiglioramento della trasmissione dei dati attraverso FO e al recepimento delle prescrizioni DIGIFEMA e ANSFISA con interventi che interesseranno complessivamente 631 impianti al 2031.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
405,28				37,00		442,28

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di un ulteriore stralcio del programma, e specificatamente la realizzazione di N°25 nuovi RTB e l'adeguamento di N.25 RTB esistenti

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF) - Interventi diffusi	702,31	395,90	306,41	617,07	85,24	324,41	286,90	225,73	21,20	16,42	14,93	19,13	251,75
Sistemi di rilevazione squilibrio carichi verticali (pese statiche e dinamiche) - Interventi diffusi	32,97	4,38	28,59	26,38	6,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23,47
Portali Multifunzione - Interventi diffusi	52,00	42,00	10,00	46,45	5,55	35,37	31,45	27,99	0,47	0,92	2,61	0,62	12,50
	787,28	**442,28**	**345,00**	**689,90**	**97,38**	**359,78**	**318,35**	**253,72**	**21,68**	**17,34**	**17,54**	**19,75**	**287,72**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)		363,41	57,00	16%	0,00	0%	Progettazione
Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)	J31H02000040001	205,40	205,40	100%	192,01	93%	In ultimazione
Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)-Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT	J57I11000220001	133,50	133,50	100%	106,31	80%	Realizzazione
Sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF) - Interventi diffusi		702,31	395,90	56%	298,32	75%	
Piano Sistemi di Misura Carichi Verticali (SMCV)		32,97	4,38	13%	0,00	0%	Progettazione
Sistemi di rilevazione squilibrio carichi verticali (pese statiche e dinamiche) - Interventi diffusi		32,97	4,38	13%	0,00	0%	
Piano Portali Multifunzionali	J57I10000230001	38,00	38,00	100%	32,97	87%	Realizzazione
Piano Portali Multifunzionali		14,00	4,00	29%	0,00	0%	Progettazione
Portali Multifunzione - Interventi diffusi		52,00	42,00	81%	32,97	78%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004C: Sistemi per la protezione dei passaggi a livello

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

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

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

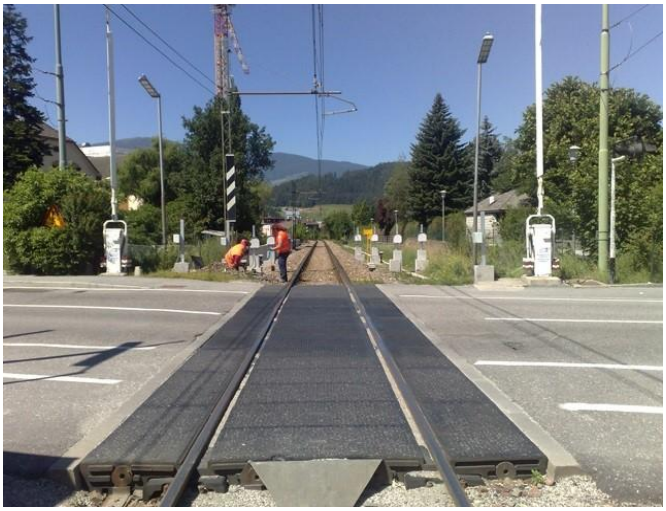
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2020 sono stati effettuati n. 43 interventi, così suddivisi:Calabria: 3; Campania: 15; Emilia Romagna: 2; Friuli Venezia Giulia: 2; Lombardia: 5; Molise: 2; Puglia: 1; Sicilia: 9; Toscana: 4; Veneto: 4.Sono attualmente in corso o di prossimo avvio n. 96 interventi, così suddivisi:Calabria: 5; Campania: 2; Emilia Romagna: 3; Friuli Venezia Giulia: 6; Lazio: 14; Liguria: 2; Lombardia: 20; Marche: 1; Molise: 7; Piemonte: 3; Puglia: 4; Sardegna: 1; Sicilia: 9; Toscana: 11; Trentino Alto Adige: 4; Veneto: 4.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio- Adeguamento ad obblighi normativi- regolarità di esercizio



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sistemi per la protezione dei passaggi a livello							X	X	X		X	X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
			MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.264,32	324,32	di cui:	288,28	18,00	0,00		18,03	0,00	200,00	800,00	940,00	0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004C: Sistemi per la protezione dei passaggi a livello

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.100,00					1.164,32		2.264,32

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, con previsione di protezione integrata di oltre 3500 PL entro il 2031

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
324,32						324,32

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sistemi per la protezione dei passaggi a livello - interventi diffusi	2.264,32	324,32	1.940,00	1.856,64	407,67	216,23	149,90	79,15	16,34	8,69	26,71	23,28	1.254,94
	2.264,32	**324,32**	**1.940,00**	**1.856,64**	**407,67**	**216,23**	**149,90**	**79,15**	**16,34**	**8,69**	**26,71**	**23,28**	**1.254,94**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano interventi per sicurezza e regolarità Passaggi a Livello		2.000,00	60,00	3%	0,00	0%	Progettazione
Piano interventi per sicurezza e regolarità Passaggi a Livello	J54B13001100001	264,32	264,32	100%	157,85	60%	Realizzazione
Sistemi per la protezione dei passaggi a livello - interventi diffusi		2.264,32	324,32	14%	157,85	49%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004D: Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

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, deviatoi, alimentazioni, cavi) sulle linee Adriatica, Tirrenica e Torino-Venezia. Nello specifico il Piano complessivo prevede l'attrezzaggio di circa 10.500 Km di binario, con una progressione di circa 600 km/anno ad un costo unitario di circa 30k€/km - 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. Per tali attività il piano prevede in una prima fase un investimento di circa 33 milioni di euro per l'attrezzaggio di circa 18 veicoli e circa 15 punti di taratura lungo linea per la copertura di circa 1.200 km di binario (~27,5k€/km) con una spesa media di circa 10 milioni di euro all'anno- upgrading/sviluppo /efficientamento del parco mezzi di diagnostica mobile e mezzi d'opera

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

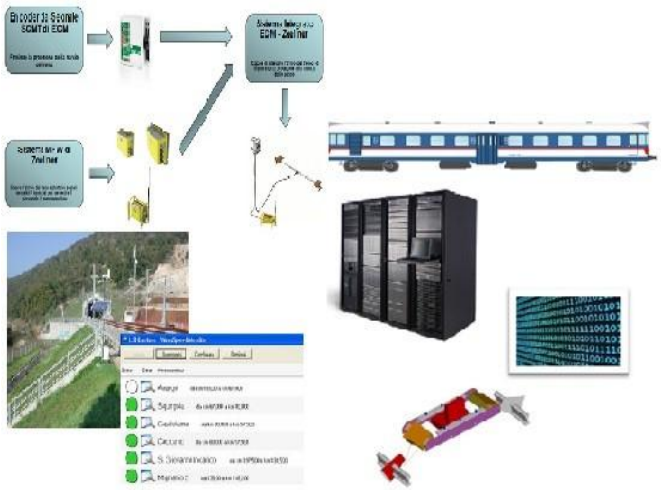
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Sono in corso gli interventi di: - installazione sistemi di diagnostica ipresenziata fissa sull'infrastruttura (cdb, segnali, deviatoi, alimentazioni, cavi) sulle linee Adriatica, Tirrrenica e Torino-Venezia - attrezzagio 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

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità dell'infrastruttura. Ottimizzazione delle attività manutentive attraverso politiche di tipo predittivo



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura											X	X			X						X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004D: Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
336,95	156,95	di cui:	156,95	0,00	0,00		0,00	0,00	20,00	60,00	100,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
225,45						111,50	336,95

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, con una previsione di attrezzaggio di circa 740 km/anno con sistemi di diagnostica fissa a copertura di circa 4000 km complessivi di linee della rete fondamentale.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
110,95				46,00		156,95

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di un ulteriore stralcio del programma, e specificatamente la realizzazione di sistemi di diagnostica fissa su 325 km di rete fondamentale

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	336,95	156,95	180,00	282,04	54,91	60,62	60,51	17,43	20,51	19,27	1,10	2,42	233,63
	336,95	**156,95**	**180,00**	**282,04**	**54,91**	**60,62**	**60,51**	**17,43**	**20,51**	**19,27**	**1,10**	**2,42**	**233,63**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Diagnostica impresenziata		145,05	55,05	38%	0,00	0%	Progettazione
Diagnostica centralizzata		95,98	23,98	25%	0,00	0%	Progettazione
Sviluppo e realizzazione diagnostica centralizzata enti IS	J51E17000360001	61,92	61,92	100%	44,62	72%	Realizzazione
Diagnostica innovativa		18,00	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Diagnostica Impresenziata - 2015	J57B15000000001	10,40	10,40	100%	10,36	100%	In ultimazione
Sistema di SOT e diagnostica centralizzata	J51E17000590001	5,60	5,60	100%	5,60	100%	In ultimazione
Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura		336,95	156,95	47%	60,57	39%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004E: Dismissione contesti di esercizio obsoleti

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

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

Le principali realizzazioni riguardano l'upgrade tecnologico dei sistemi di blocco sulle linee delle DTP di Milano, Genova e Bari attrezzate con Blocco Elettrico Manuale e Blocco Telefonico (tratta Gorizia - Nova Gorica), le linee esercite in Dirigenza Unica e le stazioni con segnali semaforici di protezione.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 sono stati dismessi n.3 apparati centrali obsoleti.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità dell'infrastruttura.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica											Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Dismissione contesti di esercizio obsoleti											X	X									X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
170,00	170,00 di cui:	170,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004E: Dismissione contesti di esercizio obsoleti

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
170,00							170,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
170,00						170,00

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Dismissione contesti di esercizio obsoleti - interventi diffusi	170,00	170,00	0,00	163,71	6,29	129,50	122,73	56,25	22,36	21,02	16,51	8,24	3,00
	170,00	**170,00**	**0,00**	**163,71**	**6,29**	**129,50**	**122,73**	**56,25**	**22,36**	**21,02**	**16,51**	**8,24**	**3,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti	J24H16000310001	129,50	129,50	100%	124,38	96%	In ultimazione
Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti		40,50	40,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Dismissione contesti di esercizio obsoleti - interventi diffusi		170,00	170,00	100%	124,38	73%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004G: Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

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.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

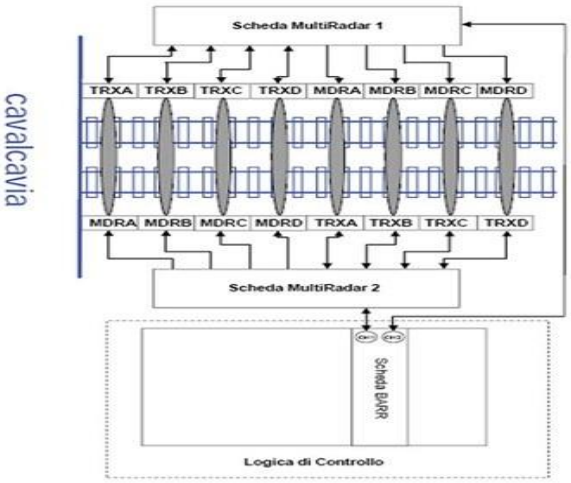
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Sono conclusi i seguenti interventi:- definizione delle soluzioni di riconfigurazioni impiantistiche per la gestione tramite il codice 120 dell'aspetto rosso/giallo/giallo ;- sviluppo del primo punto di manovra dei sistemi oleodinamici realizzato con manovra oleodinamica in traversa (MOT) ;- blocco emulato sulla liea Prato - Pistoia ;Sono in corso di realizzazione, tra gli altri, i seguenti interventi:- sistema statico integrato per comando/controllo e Protezione PL- nuovo sistema di manovra Multipunto- Un sistema di Early Warning Sismico sulla linea AV/AC Roma - Napoli,- Un sistema di monitoraggio di frana con fibra ottica pesso il sito di Petacciato sulla linea Adriatica,- Un sistema di monitoraggio geoelettrico di un versante sulla linea AV/AC Roma - Napoli- Una tipologia di staffe fermacarro antisvio

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio- Adeguamento ad obblighi normativi



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza											X	X			X						X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
162,30	72,30	di cui: 72,30	0,00	0,00		0,00	0,00	10,00	30,00	50,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2004G: Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
142,00						20,30	162,30	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
72,30						72,30

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza - interventi diffusi	162,30	72,30	90,00	137,22	25,08	22,42	13,33	7,87	1,70	0,98	1,24	1,98	104,77
	162,30	**72,30**	**90,00**	**137,22**	**25,08**	**22,42**	**13,33**	**7,87**	**1,70**	**0,98**	**1,24**	**1,98**	**104,77**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza		105,57	15,57	15%	0,00	0%	Progettazione
Attrezzaggi e adeguamenti tecnologici innovativi	J54B13001090001	45,50	45,50	100%	12,56	28%	Realizzazione
Attrezzaggi/Adeguamenti innovativi infrastruttura	J54C19000270001	11,23	11,23	100%	1,32	12%	Realizzazione
Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza - interventi diffusi		162,30	72,30	45%	13,88	19%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2005: Telecomunicazioni e GSM-R

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma di investimento riguarda lo sviluppo e l'upgrading - su scala nazionale - della rete radio per la trasmissione mobile fonia/dati tra personale e impianti di terra e personale e impianti a bordo dei treni sia in regime di circolazione normale che in situazioni di anormalità ed emergenza rispondente ai nuovi standard europei. Il programma prevede la progressiva introduzione del nuovo sistema di comunicazione radiomobile ferroviario interoperabile FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) in tecnologia 5G in sostituzione del GSM-R (2G), con interventi di phase-out dell'attuale tecnologia e rinnovo delle piattaforme tecnologiche HW e SW della rete, sia di accesso radio sia di core network (BTS, BSC, MSC R4,IN, HLR, nodi GPRS, sistemi di O&M).

Nell'ambito del programma é altresì previsto lo sviluppo delle reti 4G/5G lungo le linee ferroviarie (all'aperto e in galleria) per rendere disponibile lungo le linee ferroviarie (all'aperto e in galleria) una copertura radio allo stato dell'arte delle reti pubbliche, affidabile e rispondente ai più elevati standard di qualità per i passeggeri dei treni e per i servizi ferroviari ma anche per lo sfruttamento da parte degli operatori di telefonia mobile.Il programma prevede inoltre la realizzazione della rete VOIP a larga scala, il rinnovo della rete si Sincronizzazione ed il rinnovo della copertura GSM-R in galleria.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 sono stati completati i progetti di fattibilità Tecnico-Economica di 19 interventi di attrezzaggio gallerie.E ' in corso il completamento della progettazione per gli appalti relativi alla Nuova Rete Dati di RFI.

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



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Telecomunicazioni e GSM-R											X	X			X						X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2005: Telecomunicazioni e GSM-R

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
3.092,51	217,51	di cui:	217,51	0,00	0,00		0,00	0,00	2.080,00	92,00	703,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
706,68	-465,21	147,00			2.612,00	92,04	3.092,51

Inserimento nel perimetro del programma degli interventi per l'implementazione del nuovo sistema di comunicazione radiomobile ferroviario interoperabile FRMCS e lo sviluppo della tecnologia 5G. Adeguamento delle stime di costo degli interventi diffusi per la gestione dell'obsolescenza e dell'upgrade degli impianti TLC conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione.Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro del piano per la realizzazione della nuova rete dati di RFI (vedi A2011)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
599,72	-465,21	50,00		33,00		217,51

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di un ulteriore stralcio del programma, e specificatamente l'attrezzaggio di 128 stazioni, la realizzazione di interventi per la gestione dell'obsolescenza deri sistemi BTS, la prosecuzione del piano di realizzazione della nuova rete dati propedeutica al passaggio al 5G e all'implementazione di ERTMS e la progettazione dei primi stralci del piano 5G

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Telecomunicazioni e GSM-R - interventi diffusi	330,51	150,51	180,00	260,98	69,52	4,63	4,06	0,00	0,00	0,00	0,10	3,96	210,77
Reti di telecomunicazione radiomobile	2.612,00	9,00	2.603,00	2.089,60	522,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.559,29
Nuova Rete di Trasmissione Dati RFI	150,00	58,00	92,00	142,31	7,69	0,13	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	1,03
	3.092,51	**217,51**	**2.875,00**	**2.492,90**	**599,61**	**4,76**	**4,09**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,10**	**3,99**	**2.771,09**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
'Piano di upgrading dei sistemi di telecomunicazione		242,21	62,21	26%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento tecnologico sistemi TLC	J56I18000040001	88,30	88,30	100%	4,07	5%	Realizzazione
Telecomunicazioni e GSM-R - interventi diffusi		330,51	150,51	46%	4,07	3%	
Reti di telecomunicazione radiomobile		2.612,00	9,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Reti di telecomunicazione radiomobile		2.612,00	9,00	0%	0,00	0%	
Nuova Rete di Trasmissione Dati RFI	J56E19000260009	150,00	58,00	39%	0,13	0%	Progettazione
Nuova Rete di Trasmissione Dati RFI		150,00	58,00	39%	0,13	0%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2008: Sviluppo tecnologie innovative

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

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 e la sperimentazione in campo grazie anche al circuito di test di Bologna San Donato.

Tra le principali attività in corso si segnalano sistemi per la diagnostica integrata dell'infrastruttura su Rete 5G/satellite e sensoristica ad alta sostenibilità ambientale, sistemi di distanziamento ad alta disponibilità e che possano sfruttare reti di Telecomunicazione di ultima generazioni 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. Applicazioni di tecniche di intelligenza artificiale per il controllo della Rete. Tra le principali attività da sviluppare si segnalano l'attrezzaggio IOT della Rete Ferroviaria con sensoristica innovativa low-power, la tecnologia per Monitoraggio Versanti Franosi con tecnologia Radar SIL4, l'utilizzo di sensoristica innovativa in Fibra Ottica per monitoraggio intelligente del binario, la sperimentazione di veicoli a guida autonoma URV (Unmanned Railway Vehicle) dedicate alle attività di ispezione e monitoraggio dell'infrastruttura e di mezzi leggeri a guida autonoma per ispezione automatizzata in aree di cantiere, la realizzazione di piattaforme in Realtà Virtuale/Realtà Aumentata per la formazione del personale di manutenzione e circolazione.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Le principali attività in corso riguardano:1. la realizzazione della Piattaforma di gestione Disegni Apparecchi del Binario integrata con il sistema InRete, nonchè attività di ottimizzazione/semplificazione di SOFIA, sviluppo del Rightsizing, aggiornamento SAP S4/Hana, rinnovo delle funzionalità PIC e realizzazione della piattaforma logistica in uso a Terminali Italia;2. l'acquisto di postazioni di lavoro informatiche fisse pre-covid e mobili post covid per far fronte allo status di smart working;3. l'elaborazione di report di controllo su GAMOC con l'avvio del sistema per l'indicazione dei valori economici del gasolio;4. consolidamento dell'algoritmo predittivo di geometria del binario per la sua messa in esercizio, sulla cassa di manovra P80 e analisi delle immagini diagnostiche per l'identificazione automatica degli asset e delle relative difformità;5. interventi sui sistemi di manutenzione e per la messa in servizio delle piene funzionalità del sistema I-MAN, con estensione e integrazione dello stesso con i sistemi aziendali;6. installazione di tornelli nelle principali stazioni quali Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale, Milano Garibaldi, nonchè lavori di attrezzaggio della stazione di Frosinone con ampliamento del locale tecnologico e aggiunta di impiantistica di rete a favore di circa 20 telecamere;7. realizzazione di quick win per la gestione a scorta dei materiali;8. la realizzazione di un sistema informativo per l'area circolazione che permette di avere gli strumenti analitici (analisi visuali e predettive) e di reportistica, nonchè scenari what-if con adeguamento a normative e prescrizione ART.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento prestazionale della Rete- Riduzione interventi/ oneri manutentivi- Accrescimento know how tecnologico, anche attraverso l'internalizzazione.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2008: Sviluppo tecnologie innovative

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sviluppo tecnologie innovative					X						X	X			X						X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
589,41	274,41	di cui:	244,41	0,00	0,00		0,00	30,00	35,00	105,00	175,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
516,89						72,52	589,41	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
258,01				16,40		274,41	Le nuove risorse sono destinate all'avvio di ulteriore stralcio del programma

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi diffusi - sviluppo tecnologie	321,20	141,20	180,00	267,98	53,22	85,92	61,34	45,54	4,88	3,42	6,06	6,09	178,69
Interventi diffusi - innovazione	268,21	133,21	135,00	227,10	41,11	61,14	55,40	15,56	17,86	10,56	7,10	5,39	107,53
	589,41	**274,41**	**315,00**	**495,09**	**94,32**	**147,06**	**116,74**	**61,10**	**22,74**	**13,98**	**13,16**	**11,48**	**286,22**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano Sviluppo Tecnologie Innovative		209,73	29,73	14%	0,00	0%	Progettazione
Sviluppi per Tecnologie IS,TE,TLC e ARM	J54C14000040001	31,09	31,09	100%	17,26	56%	Realizzazione
High Density Traffic System (H.D.T.S.) - sperimentazione su nodo di Roma	J37I11000050001	28,00	28,00	100%	21,02	75%	Realizzazione
Sviluppi per Tecnologie ERTMS	J54C14000050001	19,70	19,70	100%	5,28	27%	Realizzazione
1° pacchetto di ricerca applicata nel settore dell' ingegneria civile	J11J05000010001	18,76	18,76	100%	14,22	76%	Realizzazione
Realizzazione del SST-SCMT su linee afferenti tratte AV/AC	J31C05000000001	12,00	12,00	100%	7,06	59%	Realizzazione
Studi e prototipi di componenti per sistemi di sicurezza	J31H92000050421	1,93	1,93	100%	1,73	90%	Realizzazione
Interventi diffusi - sviluppo tecnologie		321,20	141,20	44%	66,58	47%	
Piano impianti e sistemi ferroviari di nuova concezione		171,83	36,83	21%	0,00	0%	Progettazione
Circuito test San Donato	J54J18000010001	30,00	30,00	100%	28,62	95%	In ultimazione
Studi, sperimentazioni e strumenti di certificazione e misura	J31H92000050311	25,31	25,31	100%	17,65	70%	Realizzazione
Dimostratori tecnologici di Osmannoro	J86J17000630009	22,20	22,20	100%	9,66	44%	Realizzazione
Sviluppo piattaforme di RFI. Hardware e Software	J51E20000240001	16,50	16,50	100%	1,31	8%	Realizzazione
Sviluppo Sistema a radar coerenti	J51J20000160001	1,37	1,37	100%	0,19	14%	Realizzazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti Programma A2008: Sviluppo tecnologie innovative							
Acquisti a rimpiazzo sviluppo e innovazione - 2021	J50J21000040001	0,50	0,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Acquisti a rimpiazzo sviluppo e innovazione - 2019	J50H19000040001	0,50	0,50	100%	0,27	54%	Realizzazione
Interventi diffusi - innovazione		268,21	133,21	50%	57,70	43%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2009: Security

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede la realizzazione e l'upgrading di sistemi di videosorveglianza-videoanalisi, controllo degli accessi, antintrusione, sistemi di protezione passiva di sicurezza attiva finalizzati alla protezione del personale 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).

Entro il 2031 é prevista la realizzazione e/o upgrading di 292 impianti di security presso altrettanti asset ferroviari strategici e l'attivazione di 5/6 stazioni con GATE e tornelli monitorati. Nell'ambito del programma è altresì prevista l'implementazione estesa di tecnologie a guida autonoma (droni, URV,...) per l'ispezione dell'infrastruttura e delle aree di cantiere e l'attrezzaggio del costruendo polo di formazione per la presentazione e dimostrazione di tecnologie legate al mondo della security ubicato presso l'HUB di Milano Rogoredo.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

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.2) Standardizzazione dei sistemi di gestione TVCC a livello nazionale (Unica Piattaforma di Video Management System).Principali criticità riscontrate e che hanno comportato un rallentamento dei lavori sono da attribuire prevalentemente a: difficltà approvvigionamento materiali tecnologici, ritardi nella consegna dei cantieri dovuti alla necessità di integrare il numero di telecamere per una migliore protezione degli asset, necessità di rinnovo di Accordi Quadro di manutenzione e di realizzazione.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati alla prevenzione/protezione del personale, degli asset e del know how aziendale da rischi e danneggiamenti legati a cause esterne all'azienda.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2009: Security

Security X X X X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
460,66	225,66	di cui:	219,66	6,00	0,00		0,00	0,00	30,00	80,00	125,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
337,66						123,00	460,66	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
210,66				15,00		225,66	Prosecuzione del programma di :- Realizzazione e/o revamping di impianti di protezione attiva (videosorveglianza, antintrusione e controllo accessi) e protezione passiva (recinzioni, cancelli, inferriate) a tutela di 32 assets ferroviari;- Manutenzione straordinaria impianti di security esistenti; - Progettazione esecutiva di circa 10 nuovi impianti di security;- Predisposizione della documentazione propedeutica all'emissione di un accordo quadro per la realizzione di impianti di security sul territorio nazionale;- Fornitura telecamere, firewall, server, sensori IOT, droni;- Forniture arredi e apparati tecnologici per Polfer, Sede Centrale e Presidi Territoriali: attrezzaggio tecnologico e sistemazione Control Room e sedi Presidi Territoriali di Protezione Aziendale;- Predisposizione capitolato di gara per la fornitura di arredi e apparati tecnologici per la Security Academy Milano Rogoredo;- Fornitura di un drone ad ala fissa per sorvolo lunga linea;- Eventuali ulteriori sviluppi per la fornitura di un 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;- Progettazione e realizzazione di un mezzo leggero autmatizzato portatile per controllo della linea (Urv light);- Fornitura di ulteriori nuovi mezzi MASS (Mobile Advanced Security System);- Eventuali ulteriori sviluppi ed ingegnerizzazione del box drone;- Studio di fattibilità per la realizzazione di un treno per la gestione delle emergenze;

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Security - interventi diffusi	460,66	225,66	235,00	383,36	77,30	159,41	138,19	94,71	9,86	13,34	13,23	12,37	180,91
	460,66	**225,66**	**235,00**	**383,36**	**77,30**	**159,41**	**138,19**	**94,71**	**9,86**	**13,34**	**13,23**	**12,37**	**180,91**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano impianti integrati di security		270,50	35,50	13%	0,00	0%	Progettazione
Piano impianti integrati di security	J31H03000320001	151,16	151,16	100%	124,36	82%	Realizzazione
Upgrade impianti di security - 2016	J57B16000280001	10,00	10,00	100%	7,71	77%	Realizzazione
Upgrade impianti di security - 2013	J57I12000720001	6,00	6,00	100%	4,90	82%	Realizzazione
Upgrade impianti di security - 2021	J54D21000030001	5,00	5,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Sperimentazione e innovazione tecnologica	J51G17000010001	4,60	4,60	100%	0,91	20%	Realizzazione
Upgrade impianti di security - 2019	J57F19000020001	3,40	3,40	100%	0,49	15%	Realizzazione
Acquisto materiali per security e Polfer - ante 2011	J50D13000010001	2,50	2,50	100%	2,49	100%	In ultimazione
Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2021	J50I21000000001	2,00	2,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Acquisto materiali per security e Polfer - 2016	J50D16000040001	1,50	1,50	100%	0,90	60%	Realizzazione
Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2018	J50C18000040001	1,50	1,50	100%	1,16	77%	Realizzazione
Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2019	J50H19000050001	1,00	1,00	100%	0,29	29%	Realizzazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti Programma A2009: Security							
Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2016	J50D16000030001	1,00	1,00	100%	0,91	91%	In ultimazione
Acquisto materiali per security e Polfer - 2021	J50I21000010001	0,50	0,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Security - interventi diffusi		460,66	225,66	49%	144,13	64%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2010: Sistemi Informativi

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

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, delle stazioni, dei nuovi sistemi di diagnostica e degli aspetti ambientali e per l'assistenza alle persone a ridotta mobilità.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

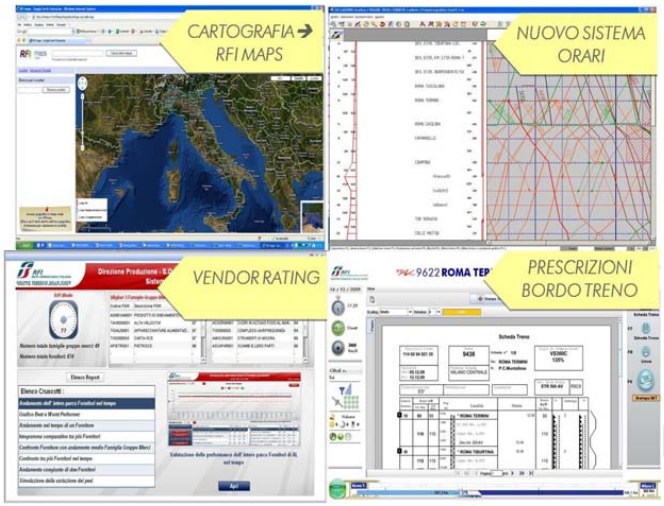
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Le principali attività in corso riguardano:1. la realizzazione della Piattaforma di gestione Disegni Apparecchi del Binario integrata con il sistema InRete, nonchè attività di ottimizzazione/semplificazione di SOFIA, sviluppo del Rightsizing, aggiornamento SAP S4/Hana, rinnovo delle funzionalità PIC e realizzazione della piattaforma logistica in uso a Terminali Italia;2. l'acquisto di postazioni di lavoro informatiche fisse pre-covid e mobili post covid per far fronte allo status di smart working;3. l'elaborazione di report di controllo su GAMOC con l'avvio del sistema per l'indicazione dei valori economici del gasolio;4. consolidamento dell'algoritmo predittivo di geometria del binario per la sua messa in esercizio, sulla cassa di manovra P80 e analisi delle immagini diagnostiche per l'identificazione automatica degli asset e delle relative difformità;5. interventi sui sistemi di manutenzione e per la messa in servizio delle piene funzionalità del sistema I-MAN, con estensione e integrazione dello stesso con i sistemi aziendali;6. installazione di tornelli nelle principali stazioni quali Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale, Milano Garibaldi, nonchè lavori di attrezzaggio della stazione di Frosinone con ampliamento del locale tecnologico e aggiunta di impiantistica di rete a favore di circa 20 telecamere;7. realizzazione di quick win per la gestione a scorta dei materiali;8. la realizzazione di un sistema informativo per l'area circolazione che permette di avere gli strumenti analitici (analisi visuali e predettive) e di reportistica, nonchè scenari what-if con adeguamento a normative e prescrizione ART;

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

I principali benefici si possono così riassumere:'- Prescrizioni 2.0: riduzione costi di gestione delle prescrizioni di movimento conduzione (e aumento affidabilità del sistema con superamento obsolescenza tecnologica)- Supervisione e regolazione: proge



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sistemi Informativi			X			X	X		X		X	X			X						X				

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Programma A2010: Sistemi Informativi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
599,33	299,48	di cui:	294,09	0,00	0,00		0,79	4,60	30,97	92,91	175,97	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
531,26		-1,15				69,22	599,33

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
270,63		-1,15		30,00		299,48

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di ulteriore stralcio del programma.Le principali iniziative riguardano:- Sviluppo EasyRailFreight e evoluzioni applicative area commerciale- Aggiornamento catalogo prodotti e sistemi innovativi IPSI relazione pac26" e "Brevetti"- Digitalizzazione archivi fiscali, contenziosi, e report moitraggio partite fiscali- ATMS: sviluppo del nuovo sistema per la gestione in tempo reale della circolazione- Evoluzione sistemi IT per l'infrastruttura RFI (Evolutive IN.Rete, Domus, Ainop, Sala Operativa, Real Estate)- Evoluzione e integrazione sistemi in ambito sicurezza dell'esercizio ferroviario (Banca dati Pericoli)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sistemi Informativi - interventi diffusi	599,33	299,48	299,85	425,65	173,68	172,14	161,51	65,34	22,58	27,02	21,25	20,54	344,14
	599,33	**299,48**	**299,85**	**425,65**	**173,68**	**172,14**	**161,51**	**65,34**	**22,58**	**27,02**	**21,25**	**20,54**	**344,14**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano Sistemi informativi		374,17	79,17	21%	0,00	0%	Progettazione
Nuovo modello contabile e di controllo	J51E17000030001	12,40	12,40	100%	11,36	92%	In ultimazione
Evoluzione Tecnologica e Funzionale PIC	J51E17000220001	11,55	11,55	100%	11,35	98%	In ultimazione
Nuove architetture ICT	J54F12000030001	11,08	11,08	100%	8,84	80%	Realizzazione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzione - 2016	J52F16000030001	10,59	10,59	100%	10,59	100%	In ultimazione
Rightsizing PS2-revisione della GOP	J51D18000130001	10,53	10,53	100%	7,78	74%	Realizzazione
Interventi IT – Direzione Tecnica		8,00	3,15	39%	0,00	0%	Progettazione
Evoluzione sistema di gestione finanziaria investimenti	J51E17000580001	7,88	7,88	100%	5,81	74%	Realizzazione
Upgrade tecnologico del Sistema InRete	J51E17000180001	7,51	7,51	100%	7,51	100%	In ultimazione
Evoluzione applicative ICT area commerciale	J51I20000050001	7,44	7,44	100%	3,76	51%	Realizzazione
Traffic Management/Traffic Control	J52F14000140001	7,24	7,24	100%	7,23	100%	In ultimazione
Operation IT	J51E17000340001	7,23	7,23	100%	5,30	73%	Realizzazione
Supervisione e Regolazione	J51E17000230001	7,00	7,00	100%	5,93	85%	Realizzazione
Adeguamento Tariffe RFI	J54F12000000001	6,50	6,50	100%	4,59	71%	Realizzazione
Sistema di gestione man sul campo I-MAN	J51E17000600001	5,25	5,25	100%	4,49	86%	Realizzazione
Sistema di Analitycs per la manutenzione	J51D18000140001	5,09	5,09	100%	4,52	89%	Realizzazione
Evoluzione sistemi IT per l'infrastruttura - 2020	J52J20000120001	4,50	4,50	100%	4,36	97%	In ultimazione
Energy Management Information System	J54C14000000001	4,33	4,33	100%	2,08	48%	Realizzazione
Sistema Rilevazione Presenze e Controllo accessi	J59B09000080001	4,17	4,17	100%	4,17	100%	In ultimazione
Innovazione Digitale settore Ingegneria	J51B21003600001	4,15	4,15	100%	0,00	0%	Progettazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2010: Sistemi Informativi

Sistemi applicativi Settore Sanitario	J51E17000330005	4,00	4,00	100%	2,42	60%	Realizzazione
RFI-RINF Registro Infrastrutture Ferroviarie	J54F12000050001	3,98	3,98	100%	3,26	82%	Realizzazione
Acquisti a rimpiazzo ICT - 2020	J50H20000010001	3,70	3,70	100%	3,09	83%	Realizzazione
Interventi area tecnologica	J51D18000170001	3,50	3,50	100%	1,50	43%	Realizzazione
Evoluzione dei sistemi IT per l'Infrastruttura RFI - 2021	J51B21003120001	3,50	3,50	100%	0,45	13%	Realizzazione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzione - 2014	J54C14000070001	3,40	3,40	100%	3,40	100%	In ultimazione
Manutenzione evolutiva sistemi informativi RFI - 2020	J51I20000000001	3,35	3,35	100%	1,79	53%	Realizzazione
Piattaforma VoIP RFI	J51C18000050001	3,05	3,05	100%	2,99	98%	In ultimazione
Acq/Rimp.M.Inv.Ob.L/P-RM	J50J21000030001	3,00	3,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Sistemi ICT Terminali Italia	J51E20000210001	2,80	2,80	100%	0,51	18%	Realizzazione
Virtual Assistant per le persone a Ridotta Mobilità	J51E17000150001	2,70	2,70	100%	1,60	59%	Realizzazione
Sistemi per i processi di supporto - 2014	J54C14000060001	2,42	2,42	100%	2,42	100%	In ultimazione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzione - 2013	J57E13000030001	2,40	2,40	100%	2,40	100%	In ultimazione
Evoluzione sistemi IT per l'infrastruttura - 2019	J51I19000020001	2,38	2,38	100%	2,37	100%	In ultimazione
Sist. Ricerca, Svil e Contr Circol C.E.	J59B08000210001	2,21	2,21	100%	2,18	99%	In ultimazione
Sistema Prescrizioni Movimento 2.0	J51E17000270001	2,20	2,20	100%	0,36	16%	Realizzazione
Evoluzioni sistemi e soluzioni IT area Amministrazione Finanza Controllo - 2021	J51B21001650001	2,19	2,19	100%	0,05	2%	Progettazione
Implementazioni Sistemi IT Area Protezione Aziendale	J51E17000280001	2,10	2,10	100%	1,63	78%	Realizzazione
Evoluzione Sistemi e Soluzioni IT Area Supporto - 2021	J51B21003430001	1,75	1,75	100%	0,00	0%	Progettazione
Sistema integrato di videosorveglianza	J51D18000080001	1,50	1,50	100%	0,63	42%	Realizzazione
Servizi analitici per la circolazione	J51J20000060001	1,50	1,50	100%	0,83	55%	Realizzazione
GAMOC - Gestione accentrata monitoraggio	J51D18000190001	1,47	1,47	100%	0,48	32%	Realizzazione
Sistema geologia	J57I12000250001	1,37	1,37	100%	1,35	99%	In ultimazione
Sistema supporto alla pianificazione strategica	J54B13001170001	1,32	1,32	100%	1,32	100%	In ultimazione
Piattaforma sicurezza ferroviaria	J51E17000350001	1,19	1,19	100%	1,19	100%	In ultimazione
Implementazioni IT Sistemi area Acquisti - 2015	J52F15000020001	1,10	1,10	100%	1,09	98%	In ultimazione
Sistemi per i processi di supporto - 2015	J52F15000100001	1,07	1,07	100%	1,07	100%	In ultimazione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzione - 2012	J59B12000040001	1,00	1,00	100%	1,00	100%	In ultimazione
Interventi IT per adeguamento compliance regolatoria	J51I19000140001	1,00	1,00	100%	0,20	20%	Realizzazione
Sistemi ICT di Handling	J57I12000280001	1,00	1,00	100%	1,00	100%	In ultimazione
Evoluzione sistemi - area Amministrazione e Bilancio	J51B21001550001	0,95	0,95	100%	0,37	39%	Realizzazione
Sistema Gestione Disegni Apparecchi del	J51D18000120001	0,94	0,94	100%	0,90	96%	In ultimazione
Piattaforma sistemi documentali di RFI	J51C18000060001	0,90	0,90	100%	0,77	86%	Realizzazione
Evoluzione sistemi IT per l'infrastruttura - 2018	J51D18000150001	0,82	0,82	100%	0,82	100%	In ultimazione
Portale OdMetrics RFI	J51B21002360001	0,70	0,70	100%	0,20	29%	Realizzazione
Implementazioni IT Sistemi area Acquisti - 2017	J51E17000090001	0,67	0,67	100%	0,64	95%	In ultimazione
Innovazione Digitale settore Sicurezza di Produzione		0,65	0,65	100%	0,00	0%	Progettazione
Evoluzione Sistemi - area Amministrazione e Bilancio - 2019	J51I19000130001	0,64	0,64	100%	0,39	62%	Realizzazione
Evoluzione Sistemi - area Audit - 2019	J51I19000100001	0,60	0,60	100%	0,59	98%	In ultimazione
Implementazioni Sistemi e Soluzioni IT Area Investimenti - 2021	J51J21000040001	0,60	0,60	100%	0,28	47%	Realizzazione
Acquisti a rimpiazzo ICT - 2016	J50D16000000001	0,60	0,60	100%	0,60	100%	In ultimazione
Acquisto materiale d'eser. Dir.Sanità - 2016	J80D16000030005	0,60	0,60	100%	0,16	27%	Realizzazione
Evoluzioni sistemi e soluzioni IT - 2018	J51D18000090001	0,51	0,51	100%	0,49	97%	In ultimazione
Acquisti a rimpiazzo ICT - 2018	J50B18000000001	0,50	0,50	100%	0,49	97%	In ultimazione
Acquisti a rimpiazzo ICT - 2019	J50H19000010001	0,50	0,50	100%	0,50	100%	In ultimazione
Evoluzione applicativi settore sicurezza circolazione	J51B21002490001	0,40	0,40	100%	0,00	0%	Progettazione
Implementazioni Sistemi e Soluzioni IT Area Investimenti - 2020	J51E20000090001	0,40	0,40	100%	0,40	99%	In ultimazione
Evoluzioni sistemi e soluzioni IT area Amministrazione Finanza Controllo -2022	J51B22000090001	0,40	0,40	100%	0,00	0%	Progettazione
Evoluzione Sistemi - area Strategia, Pianificazione e Sostenibilità - 2019	J51I19000110001	0,39	0,39	100%	0,19	49%	Realizzazione
Evoluzione Sistemi e Soluzioni IT Area Supporto - 2018	J51D18000160001	0,36	0,36	100%	0,30	85%	Realizzazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti Programma A2010: Sistemi Informativi							
Evoluzione Sistemi - area Acquisti - 2019	J51I19000120001	0,34	0,34	100%	0,14	42%	Realizzazione
Evoluzione Sistemi e Soluzioni IT Area Supporto - 2020	J51I20000030001	0,31	0,31	100%	0,13	42%	Realizzazione
Implementazioni IT Sistemi area Acquisti - 2016	J52F16000040001	0,31	0,31	100%	0,31	100%	In ultimazione
Acquisti a rimpiazzo ICT - 2015	J50D15000000001	0,30	0,30	100%	0,30	100%	In ultimazione
Implementazioni IT Sistemi area Acquisti - 2013	J54B13001260001	0,30	0,30	100%	0,30	100%	In ultimazione
Acquisti a rimpiazzo ICT - 2014	J88C14000290001	0,30	0,30	100%	0,30	100%	In ultimazione
Acquisti a rimpiazzo ICT - 2017	J50D17000040001	0,25	0,25	100%	0,24	97%	In ultimazione
Sistemi per i processi di supporto - 2016	J51E16000360001	0,15	0,15	100%	0,15	99%	In ultimazione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzione - 2015	J52F15000070001	0,12	0,12	100%	0,12	100%	In ultimazione
evoluzione sistemi 2019	J51I19000040001	0,10	0,10	100%	0,10	98%	In ultimazione
Sistemi Informativi - interventi diffusi		599,33	299,48	50%	162,41	54%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2011: Programma nazionale ERTMS

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma consiste nell'upgrading degli attuali sistemi di sicurezza e segnalamento allo standard ERTMS, con interventi di rinnovo/upgrade degli Apparati Centrali (ACC/ACC-M), potenziamento degli impianti GSM-R già realizzati e l'estensione della rete GSM-R e implementazione ai sistemi di gestione della circolazione (SCC/SCC-M).Inoltre il programma comprende investimenti per integrazioni tra sistemi tecnologici di rete convenzionale e di rete AV, innovazioni tecnologiche per sistemi ed impianti elettrici, realizzazione della Nuova Rete Dati geografica di RFI, altri miglioramenti tecnologici minori.

Gli interventi riguardano sia il completamento dell'attrezzaggio ERTMS sulle tratte dei core-corridor individuati dalla Commissione Europea nel Breaktrough Program (sul corridoio Reno-Alpi le tratte Chiasso-Milano e Milano-Genova, sul corridoio Mediterraneo le tratte Novara-Venezia Mestre-Villa Opicina, sul corridoio Scandinavia-Mediterraneo la tratta tratta Brennero-Verona) che l'avvio degli interventi del Piano Accelerato ERTMS rev.O, in particolare nuove realizzazioni su altri 3.400Km di linee della rete centrale, globale ed off-ten entro il 2026 con l'obiettivo finale di estendere l'implementazione dell'ERTMS all'intera infrastruttura ferroviaria italiana e di velocizzare notevolmente i tempi di attuazione dell'ERTMS rispetto a quanto chiesto dai Regolamenti Europei per completare l'equipaggiamento dell'intera rete entro il 2036.Gli interventi per la realizzazione della Nuova Rete Dati geografica di RFI prevedono l'installazione di apparati di rete in circa 1700 siti dislocati lungo tutta l'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

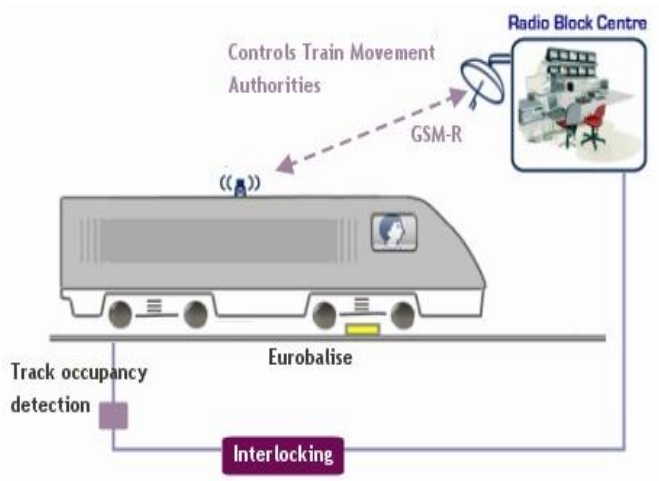
Nel corso del 2021 sono state svolte attività di rimodulazione ed aggiornamento del Piano Accelerato ERTMS, tenendo conto che si tratta di interventi inclusi nel PNRR. In particolare, è prevista la realizzazione di un primo stralcio del Piano ERTMS/ACC per circa 3.400 km di rete da attrezzare entro il 2026. A tal fine, a partire dal mese di settembre, si sono svolte interlocuzioni con le IF per illustrare e condividere la nuova pianificazione anche nell'ottica di garantire la coerenza degli interventi rispetto agli impianti di terra e di bordo. La rimodulazione ha, altresì, considerato l'opportunità di massimizzare la sinergia con gli altri investimenti previsti dal PNRR e con le necessità di sostituzione di impianti obsoleti, garantendo comunque il pieno rispetto degli obblighi comunitari e delle esigenze manifestate dalle IF. L'aggiornamento del Piano Accelerato ERTMS (Rev.P) è stata trasmessa al MIMS lo scorso 30 dicembre 2021. Per la realizzazione del Piano Accelerato ERTMS, inteso come rinnovamento tecnologico dei sistemi di Controllo Comando e Segnalamento guidati da ERTMS, RFI ha adottato un nuovo modello di gestione degli investimenti che prevede un coordinamento strutturato nella realizzazione degli interventi relativamente alle seguenti tecnologie: attrezzaggio delle linee con ETCS, realizzazione/riconfigurazione degli apparati centrali (ACC e ACCM), realizzazione dei sistemi di supervisione (SCC-M) e realizzazione interventi per GSM-R, con un referente multi-tecnologico unico per linea. Il 3 agosto 2021 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento, tramite un Accordo Quadro multi-tecnologico, della progettazione esecutiva e della realizzazione del sistema ERTMS per i primi 700 km di linee del Piano (aggiudicato a novembre 2021) e il 24 dicembre 2021 è stato pubblicato un altro bando di gara per la progettazione e la realizzazione di ulteriori circa 4200 km di linee in linea con gli impegni del PNRR. Le attività principali svolte nel 2021 hanno riguardato le progettazioni, in particolare, del Sistema ERTMS sulla linea Roccasecca – Avezzano, Canicattì - Siracusa e sulla Rete Sarda, in coerenza con il Piano ERTMS e con la prosecuzione delle attività di sviluppo del sistema di diagnostica centralizzata per il monitoraggio da remoto del funzionamento dei sistemi ERTMS, in supporto alla regolarità della circolazione e all'ottimizzazione della programmazione (MISTRAL). Si è proceduto allo sviluppo di una soluzione per la protezione completa delle manovre con ERTMS LIVELLO 2 Stand Alone in modalità On Sight. Per quanto riguarda l'upgrade dei Sottosistemi di Bordo, essenziale per consentire l'implementazione dell'ERTMS e la contestuale dismissione del sistema nazionale di classe B, è stata avviata nel mese di novembre 2021 l'attività negoziale per l'affidamento dello sviluppo delle Applicazioni Generiche e Prime Specifiche, fino al conseguimento Nell'ambito dell'Integrazione terra bordo sulle linee ERTMS, è stato concluso il processo di integrazione dei: -SSB Alstom ERTMS B3 MR1 su ETR610 (SBB) sulle linee AV/AC Treviglio- Brescia, Torino – Milano e Roma – Napoli; - SSB Alstom ERTMS B3 MR1 su ETR610 (SBB) sulla linea ERTMS di Livello 1 Domodossola- Iselle. PIANO ACC/ACC-MNel 2021 sono stati atitvati 9 ACC/ACC-M ed entro il 2022 saranno attivati ulteriori 74 ACC/ACC-M Misurati in Size.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Aumento della sicurezza nel trasporto ferroviario, tramite l'introduzione della funzionalità di protezione delle manovre, l'incremento della protezione dei passaggi a livello, la disponibilità della funzione di protezione del peso assiale, il calcolo a

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2011: Programma nazionale ERTMS



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Programma nazionale ERTMS	X		X	X			X	X	X		X	X							X		X				
Programma nazionale ERTMS						X	X				X	X				X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
13.049,31	3.972,05	di cui:	1.154,06	0,00	0,00	2.713,50	93,50	11,00	526,04	3.478,40	5.072,82	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
12.793,04		-63,72	20,00				13.049,31	per memoria - le riclassifiche attendono all'inserimento nel programma di attività propedeutiche al Piano nazionale ERTMS precedentemente incluse nell'ambito del programma "Tecnologie per la circolazione" (vedi A2001B), tra cui il potenziamento tecnologico della linea Taranto-Brindisi (J56J16000460001) e all'inserimento nel perimetro degli interventi relativi all'attrezzaggio della linea DD FI-RM (vedi A5000_2), e all'uscita del piano di realizzazione della nuova rete dati di RFI (vedi A2005)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
3.729,65		-16,72		264,13	-5,00	3.972,05	Le nuove risorse sono destinate all'avvio di un ulteriore stralcio del programma, ed in particolare ad un ulteriore stralcio del programma per la gestione dell'obsolescenza apparati

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A2011: Programma nazionale ERTMS

centrali (ACC/ACC-M nell'ambito di 74 size, in funzione dei finanziamenti disponibili), al potenziamento degli impianti GSM-R delle linee BT Program e alla progettazione ERTMS sulla linea Palermo-Catania.

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 1^ fase	370,00	350,00	20,00	266,22	103,78	293,64	213,59	82,48	47,74	38,81	34,62	26,72	100,80
Programma nazionale ERTMS - Breaktrough Program CNC	301,66	301,66	0,00	237,72	63,95	141,23	80,72	29,16	6,77	11,27	13,37	18,25	15,75
Programma nazionale ERTMS - Attrezzaggio intera rete (< 2026)	3.457,03	3.281,99	175,04	3.228,69	228,34	307,35	229,89	54,39	64,26	24,40	29,24	55,19	277,97
Programma nazionale ERTMS - Attrezzaggio intera rete (> 2026)	8.887,22	5,00	8.882,22	7.121,60	1.765,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.818,75
Tecnologie Taranto - Brindisi (PNRR)	13,50	13,50	0,00	10,80	2,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,50
Interventi pregressi	19,90	19,90	0,00	16,89	3,01	13,99	14,58	12,79	0,06	0,00	0,37	0,58	0,02
	13.049,31	**3.972,05**	**9.077,26**	**10.881,92**	**2.167,39**	**756,20**	**538,78**	**178,82**	**118,84**	**74,49**	**77,58**	**100,74**	**9.226,80**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
ERTMS Corridoio Mediterraneo	J87I09000000001	116,00	116,00	100%	34,84	30%	Realizzazione
Completamento Rete Radio GSM-R	J56H18000100009	69,30	69,30	100%	2,10	3%	Realizzazione
ERTMS Corridoio Reno-Alpi	J87I10000920001	55,17	55,17	100%	26,51	48%	Realizzazione
ERTMS Corridoio Scandinavo-Mediterraneo tratta Brennero-Verona	J96C17000000001	35,00	35,00	100%	5,05	14%	Realizzazione
Adeguamento ad ERTMS nelle linee di confine	J87I07000000001	26,19	26,19	100%	15,35	59%	Realizzazione
Programma nazionale ERTMS - Breaktrough Program CNC		301,66	301,66	100%	83,86	28%	
Upgrading linea DDma Firenze-Roma	J44H14000090005	370,00	350,00	95%	238,28	68%	Realizzazione
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 1^ fase		370,00	350,00	95%	238,28	68%	
Piano nazionale Apparati Centrali Computerizzati (ACC) internalizzati	J56J16000460001	956,50	781,46	82%	225,57	29%	Realizzazione
Programma nazionale ERTMS-DOIT Area Centro Sud	J24E21001490001	504,00	504,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS-Applicazioni Generiche	J54E21003620001	400,00	400,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERMTS-Linee Centro Nord	J74E21001450001	321,00	321,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS-Linee Sicilia e Sud Est	J54E21003600001	313,00	313,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS-Linee Sud Ovest	J54E21003610001	246,00	246,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS-DOIT Area Nord	J24E21001480001	218,00	218,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS-Linee Centro Sud	J54E21003590001	152,00	152,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS-Linee Nord Ovest	J64E21001610001	140,00	140,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS-Linee Nord Est	J34E21001820001	99,00	99,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS - 2020	J56E20000080009	63,00	63,00	100%	9,97	16%	Realizzazione
Programma nazionale ERTMS linee Rete Convenzionale		44,53	44,53	100%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS - Attrezzaggio intera rete (< 2026)		3.457,03	3.281,99	95%	235,54	7%	
Programma nazionale ERTMS linee Rete Convenzionale		8.817,22	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS-Linee Sicilia PA-CT	J64E21001620001	70,00	5,00	7%	0,00	0%	Progettazione
Programma nazionale ERTMS - Attrezzaggio intera rete (> 2026)		8.887,22	5,00	0%	0,00	0%	
Piano nazionale Apparati Centrali Computerizzati (ACC) internalizzati	J56J16000460001	13,50	13,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Tecnologie Taranto - Brindisi (PNRR)		13,50	13,50	100%	0,00	0%	
Aggiornamento ERTMS/ETCS linea AV/AC Roma-Napoli	J17I10002790001	19,90	19,90	100%	13,82	69%	Realizzazione
Interventi pregressi		19,90	19,90	100%	13,82	69%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1015: Cyber security

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si pone l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza cibernetica degli impianti di Segnalamento (CCS e ERTMS) e Telecomunicazioni ferroviarie di RFI in esercizio, tramite interventi di tipo perimetrale. I principali obiettivi che il progetto intende raggiungere sono di seguito indicati:- perimetrazione e segmentazione (compartimentazione) delle reti e dei sistemi;- supervisione, per gli aspetti di sicurezza cibernetica ("cyber security") degli impianti da parte del "Security Operation Center" (nel seguito SOC) del Gruppo FSI, raccolta eventi ("log") nei sistemi di correlazione, analisi e gestione degli incidenti cibernetici nel rispetto dei requisiti – prevalenti – di sicurezza ferroviaria ("safety") dell'impianto;- Incremento della capacità operativa di reazione a fronte di una violazione o incidente cibernetico.

0

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso la fase di sperimentazione delle tecnologie di sicurezza selezionate dalla Capogruppo sugli impianti pilota al fine di definire compiutamente il modello di riferimento per l'attuazione del progetto e di avviarne la sua applicazione su una prima serie di impianti. Sono in corso le attività cosiddette di "infogathering" finalizzate alla progettazione degli interventi di installazione dei sistemi di sicurezza cibernetica integrati negli impianti pilota.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione della nuova infrastruttura di sicurezza perimetrale consentirà, a livello generale, di ottenere i seguenti benefici:- migliorare gli aspetti di sicurezza cibernetica perimetrale degli impianti di Segnalamento (CCS e ERTMS) e Telecomunica



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Cyber security												X			X							x	x		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1015: Cyber security

339,54	53,00	di cui:	53,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,00	253,54	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
300,00						39,54	339,54	Estensione del perimetro del programma ai nuovi impianti che si prevede di realizzare entro l'orizzonte 2031

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
53,00						53,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Cyber security - interventi diffusi	339,54	53,00	286,54	271,63	67,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	72,90
	339,54	**53,00**	**286,54**	**271,63**	**67,91**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**72,90**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Cyber-security		339,54	53,00	16%	0,00	0%	Progettazione
Cyber security - interventi diffusi		339,54	53,00	16%	0,00	0%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P055_A: Piano integrato Stazioni

Tabella A03-Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Piano prevede che le stazioni vengano ripensate con l'obiettivo di esprimere appieno il potenziale di nodo trasportistico e polo di servizi, integrate nel contesto urbano di inserimento e capaci di influire positivamente sulla riqualificazione dei territori e ha come obiettivi qualificanti l'incremento del livello di connettività con il trasporto pubblico locale, la sharing mobility e la mobilità attiva, il miglioramento dell'accessibilità interna alle stazioni, la crescita di attrattività, funzionalità, qualità e sicurezza degli spazi interni ed esterni, il potenziamento dell'infomobilità e del wayfinding fuori e dentro la stazione. Gli interventi sono finalizzati a: - riqualificazione architettonica, impiantistica e strutturale con il miglioramento della qualità e del comfort, tramite una ridistribuzione logica degli spazi, un uso mirato di materiali, illuminazione e arredi, la riqualificazione delle aree verdi, l'estensione delle aree pedonali;- riqualificazione funzionale, con individuazione di nuovi spazi e servizi;- miglioramento dell'accessibilità, in particolare per le persone a ridotta mobilità (ascensori, rampe, scale mobili, percorsi PRM, illuminazione, innalzamento marciapiedi…);- upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico e di assistenza ai passeggeri;- miglioramento delle condizioni di vivibilità e sicurezza percepita.Tutti gli interventi sono inoltre orientati a conseguire obiettivi di sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico, attraverso l'adozione di protocolli internazionali per la valutazione delle performance energetiche e ambientali degli edifici e più in generale dei territori, il monitoraggio e la gestione dei consumi energetici, l'ottimizzazione delle prestazioni.

Gli interventi interessano il fabbricato viaggiatori, le banchine, pensiline, i sottopassi e i relativi ambiti di accesso (rampe, scale, ascensori, ecc.), ma anche i piazzali antistanti la stazione e le aree limitrofe, in asset RFI, che ne costituiscono accesso e sono finalizzati a:• miglioramento dell'accessibilità, in particolare per le persone a ridotta mobilità (ascensori, rampe, scale mobili,• percorsi PMR, illuminazione, innalzamento marciapiedi, ecc.);• upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico e di assistenza ai passeggeri;• miglioramento del comfort e della qualità architettonica (spazi di transito e attesa, servizi igienici, ecc.);• riqualificazione funzionale, con individuazione di nuovi spazi e servizi;• miglioramento delle condizioni di sicurezza e vivibilità di aree interne ed esterne.Tutti gli interventi sono orientati a conseguire obiettivi di sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico, attraverso l'adozione di protocolli internazionali per la valutazione delle performance energetiche e ambientali degli edifici e più in generale dei territori, il monitoraggio e la gestione dei consumi energetici, quindi l'ottimizzazione delle prestazioni.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Al 2020 sono stati effettuati n. 122 interventi, così suddivisi:Abruzzo: 4; Basilicata: 1; Calabria: 2; Campania: 14; Emilia Romagna: 18; Friuli Venezia Giulia: 2; Lazio: 11; Liguria: 6; Lombardia: 14; Marche: 1; Piemonte: 9; Puglia: 7; Sardegna: 2; Sicilia: 5; Toscana: 13; Trentino Alto Adige: 4; Veneto: 9.Sono attualmente in corso n. 84 interventi, così suddivisi:Abruzzo: 3; Basilicata: 2; Calabria: 5; Campania: 6; Emilia Romagna: 8; Umbria 2; Friuli Venezia Giulia: 4; Lazio: 6; Liguria: 6; Lombardia: 8; Marche: 1; Piemonte: 8; Puglia: 4; Sardegna: 5; Sicilia: 3; Toscana: 6; Trentino Alto Adige: 2; Valle d'Aosta 1; Veneto: 4.Ulteriori interventi in corso riguardano l'implementazione dei sistemi WiLife e SEM su 35 stazioni

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Interventi volti al potenziamento dell'accessibilità e dell'attrattività della stazione, nonché al suo efficientamento energetico, per soddisfare le esigenze di mobilità delle persone negli spostamenti quotidiani ed aumentare la connettività e l'integraz



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P055_A: Piano integrato Stazioni

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Piano integrato Stazioni		X		X	X			X	X	X		X	X			X				X		X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
6.830,72	2.746,71	di cui:	2.162,15	123,60	12,50	357,00	9,69	81,77	511,66	1.748,00	1.824,36	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
3.046,90		3.783,82					6.830,72

Per memoria - Ristrutturazione complessiva degli interventi afferenti al nuovo Piano Integrato Stazioni (vedi A1004C tab A01, P218 e P237)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1.743,70		960,37	-0,38	224,29	-181,28	2.746,71

Le nuove risorse sono destinate alla prosecuzione dle programma ed interessaranno prioritariamente le stazioni di Milano Villapizzone, Reggio Emilia AV Mediopadana, Cattolica, San Giovanni Gabicce, Pesaro, Cassino, Civitavecchia, Monterotondo-Mentana, Monte S.Biagio, Roma S.Pietro, Santa Marinella, Sezze Romano, Feltre, Lecco, Morbegno, Sondrio, Tirano, Vittuone-Arluno, Bellano-Tartavalle T., Aosta, Legnano. S.Donà di Piave – Jesolo, Calalzo-Pieve di Cadore-Cortina, Calliano, Gorizia c.le, Imola, Fiumicino, Roma Ostiense, Roma Termini, Roma Tuscolana, Torricola, Olbia storica, Olbia Terranova, Belluno, Dubino, Ponte in Valtellina, Ponte nelle Alpi – Polpet, Ardenno – Masino, Colico, Lierna, Longarone – Zoldo, Mandello del Lario, S.Pietro Berbenno, Tresenda-Aprica-Teglio, Varenna-Esino, Cittadella, Ala, Carnate-Usmate, Milano Romolo, Teramo e Giulianova

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Innalzamento/prolungamento dei marciapiedi e IAP di stazione	1.576,16	758,30	817,86	1.354,22	221,94	518,26	448,95	230,35	82,62	55,62	53,55	39,91	983,08
Riqualificazione degli elementi infrastrutturali connessi con l'accessibilità ai marciapiedi ferroviari, prolungamento sottopassi e tornelli	2.596,82	682,52	1.914,31	2.144,51	452,32	542,59	455,57	142,19	141,52	78,61	47,56	68,42	33,92
Sottopasso stazione di Taranto - PNRR	7,00	7,00	0,00	5,60	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,00
Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM - PNRR	357,00	357,00	0,00	285,60	71,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	357,00
Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM	2.151,23	860,19	1.291,05	1.760,56	390,68	325,54	240,38	103,53	43,10	38,77	28,15	33,51	-255,41
Adeguamento del sistema di accessibilità di stazione che richiedono un nuovo assetto del piano del ferro	56,00	40,00	16,00	44,80	11,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	32,00
Water management stazioni	60,00	15,20	44,80	48,00	12,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20
Stazioni sisma	26,50	26,50	0,00	21,20	5,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26,50
	6.830,72	**2.746,71**	**4.084,01**	**5.664,49**	**1.166,24**	**1.386,40**	**1.144,90**	**476,08**	**267,23**	**173,01**	**129,26**	**141,83**	**1.184,28**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti Programma P055_A: Piano integrato Stazioni							
Innalzamento/prolungamento dei marciapiedi e IAP di stazione		928,09	110,23	12%	0,00	0%	Progettazione
Piano Easy Station (standard banchine)	J54H14000570001	500,09	500,09	100%	364,43	73%	Realizzazione
Piano Easy Station (upgrading sistemi Informazione al Pubblico)	J54H14000580001	130,48	130,48	100%	87,49	67%	Realizzazione
Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2012	J84B13000240001	10,00	10,00	100%	10,00	100%	In ultimazione
Upgrade IaP passante di Napoli	J26I18000030001	7,50	7,50	100%	3,31	44%	Realizzazione
Innalzamento/prolungamento dei marciapiedi e IAP di stazione		1.576,16	758,30	48%	465,23	61%	
Riqualificazione degli elementi infrastrutturali connessi con l'accessibilità ai marciapiedi ferroviari, prolungamento sottopassi e tornelli		1.975,35	61,05	3%	0,00	0%	Progettazione
Piano miglioramento accessibilità e adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	J54H14000590001	551,41	551,41	100%	434,95	79%	Realizzazione
Smart Station - Tornelli 2.0 (interventi infrastrutturali)	J54H17000260001	63,50	63,50	100%	45,52	72%	Realizzazione
Smart Station - Tornelli 2.0 (interventi ICT)	J51E17000140001	6,56	6,56	100%	4,63	71%	Realizzazione
Riqualificazione degli elementi infrastrutturali connessi con l'accessibilità ai marciapiedi ferroviari, prolungamento sottopassi e tornelli		2.596,82	682,52	26%	485,10	71%	
Adeguamento del sistema di accessibilità di stazione che richiedono un nuovo assetto del piano del ferro		56,00	40,00	71%	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento del sistema di accessibilità di stazione che richiedono un nuovo assetto del piano del ferro		56,00	40,00	71%	0,00	0%	
Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM		1.596,31	305,26	19%	0,00	0%	Progettazione
Piano Easy station (fruibilità e decoro)	J54H14000550001	351,71	351,71	100%	195,93	56%	Realizzazione
Riqualificazione aree esterne in asset	J57J19000030001	84,46	84,46	100%	3,58	4%	Realizzazione
Miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni	J57B16000350001	76,09	76,09	100%	32,91	43%	Realizzazione
Wi Life Station	J51E17000170001	32,50	32,50	100%	14,12	43%	Realizzazione
SEM e diagnostica di stazione	J51E17000160001	6,00	6,00	100%	3,61	60%	Realizzazione
Attrezzaggio SEM	J51B21001200001	4,17	4,17	100%	1,95	47%	Realizzazione
Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM		2.151,23	860,19	40%	252,09	29%	
Piano stazioni PNRR Sud	J64E21002290008	357,00	357,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM - PNRR		357,00	357,00	100%	0,00	0%	
Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM	J54E22000340001	7,00	7,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Sottopasso stazione di Taranto - PNRR		7,00	7,00	100%	0,00	0%	
Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM	J62C21002550008	16,00	16,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM	J22C21002500008	5,50	5,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Riqualificazione funzionale e adeguamento dell'accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti di stazione, deploy wi-life e deploy del SEM	J62C21002560008	5,00	5,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Stazioni sisma		26,50	26,50	100%	0,00	0%	
Water Management stazioni		60,00	15,20	25%	0,00	0%	Progettazione
Water management stazioni		60,00	15,20	25%	0,00	0%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P237: City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate

Tabella A03-Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma è finalizzato allo sviluppo, alla riqualificazione, all'accessibilità e all'efficientamento energetico di singole stazioni, nodi ferroviari che svolgono funzione di Hub della mobilità ovvero linee metropolitane da potenziare/riqualificare per garantirne la rinnovata centralità come nodo trasportistico e polo di servizi, con un progetto omogeneo che garantisca coerenza e riconoscibilità, integrato nel contesto urbano di riferimento.

Il programma prevede interventi di ampio respiro per il potenziamento e sviluppo e/o la riqualificazione funzionale di stazioni di particolare rilevanza, nonchè la realizzazione di nuove stazioni/fermate: interventi strategici per migliorare l'accessibilità al trasporto ferroviario e con ricadute sul territorio, spesso integrati in un contesto più ampio di rigenerazione urbana e del sistema di mobilità.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

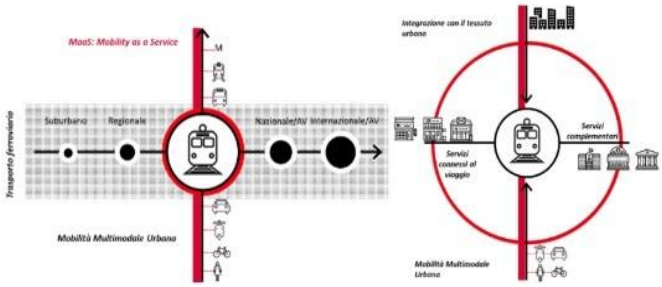
attualità dati: 31/03/2022

Progettazione in fase di avvio

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il programma complessivo degli interventi mira a coniugare gli obiettivi programmatici di RFI con quelli delle amministrazioni locali (Comuni e Regioni) coinvolte nella gestione del territorio, nonché con gli obiettivi e i piani strategici di altre societ





Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	X		X								X		X						X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.312,00	583,00	di cui:	233,00	0,00	0,00	350,00	0,00	0,00	309,00	420,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P237: City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
750,00		562,00					1.312,00	Per memoria - Ristrutturazione complessiva degli interventi afferenti al nuovo Piano Integrato Stazioni (vedi A1004C tab A01, P218 e P055_A)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
376,00				207,00		583,00	Venezia Mestre, Milano Greco Pirelli, Roma Trastevere 1^ fase, Bergamo, Firenze Guidoni e Vicenza

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate - PNRR	350,00	350,00	0,00	280,00	70,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	350,00
City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	962,00	233,00	729,00	769,60	192,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-312,00
	1.312,00	**583,00**	**729,00**	**1.049,60**	**262,40**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**38,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Hub urbani e linee metropolitane	J31B21003960001	350,00	350,00	100%	0,00	0%	Progettazione
City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate - PNRR		350,00	350,00	100%	0,00	0%	
Hub Stazioni		962,00	233,00	24%	0,00	0%	Progettazione
City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate		962,00	233,00	24%	0,00	0%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P264: Digitalizzazione stazioni

Tabella A03-Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni

Nuovo inserimento

Esplicitazione dell'esigenza già prevista nell'ambito del Piano stazioni (rif. P055_A)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Interventi volti a realizzare il "Digital Twin" della stazione che includono la digitalizzazione georiferita degli asset, lo sviluppo e l'acquisizione di dati per la piattaforma Stationland e lo sviluppo degli altri sistemi IT afferenti le stazioni

Campagne di rilievo, acquisizione dati e sviluppo software

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

E' stata completata la fase 1 di sviluppo della piattaforma Stationland ed è in corso la progettazione della fase 2 dello sviluppo della stessa. Sono stati inoltre acquisiti tramite Holding i dati relativi al Registro delle Imprese e agli spostamenti tracciati con celle telefoniche

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Aumento della conoscenza relativa agli asset di stazione e sviluppo delle capacità di analisi e gestione delle stazioni



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
			MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
21,15	11,15	di cui:	11,15	0,00	0,00		0,00	0,00	10,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P264: Digitalizzazione stazioni

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
0,00		21,15					21,15	Per memoria - Ristrutturazione complessiva degli interventi afferenti al nuovo Piano Integrato Stazioni (vedi A1004C tab A01, P218 e P237)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
0,00		1,15		10,00		11,15	Le nuove risorse sono destinate alla fase realizzativa degli interventi volti a realizzare il "Digital Twin" della stazione che includono la digitalizzazione georiferita degli asset, l'evoluzione e l'acquisizione di dati per la piattaforma Stationland e lo sviluppo degli altri sistemi IT afferenti le stazioni

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Digitalizzazione stazioni	21,15	11,15	10,00	0,00	21,15	0,50	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	20,80
	21,15	**11,15**	**10,00**	**0,00**	**21,15**	**0,50**	**0,35**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,35**	**20,80**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piattaforma di analisi del territorio per lo sviluppo dei servizi di stazione	J51I20000060001	21,15	11,15	53%	0,35	3%	Progettazione
Digitalizzazione stazioni		21,15	11,15	53%	0,35	3%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P214: Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Interventi diffusi intera rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma mira alla salvaguardia e alla valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico.Gli interventi consistono sostanzialmente in attività di adeguamento delle dotazioni di sicurezza e ripristino dei tracciati ferroviari, delle stazioni e delle relative opere d'arte e pertinenze per consentire la circolazione di mezzi rotabili storici e turistici abilitati.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Gli interventi avviati in corso sono relativi alla: - Riattivazione linea Agrigento-Porto Empedocle - Riattivazione linea Asciano-Monte Antico - Riattivazione linea Sulmona-Carpinone - Riattivazione linea Palazzolo-Paratico - Riattivazione linea Avellino-Rocchetta S.A - Ripristino della linea Benevento-Pietralcina Bosco Redole e relativa elettrificazione - Ripristino linea Fano-Urbino - Riattivazione Vignale-Varallo Sesia, Ceva-Ormea e Alessandria-Alba - Riattivazione Asti-Chivasso - Riattivazione Castagnole delle Lanze – Mortara - Ripristino Rocchetta-Gioia del colle

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Valorizzazione turistica delle ferrovie minori



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori			X		X						X	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
495,41	355,41 di cui:	318,71	0,00	0,00		0,00	36,70	0,00	140,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P214: Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
355,41						140,00	495,41

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
355,41						355,41

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori - interventi diffusi	480,41	340,41	140,00	371,10	109,32	108,18	77,38	19,21	28,52	9,00	8,78	14,74	35,77
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori - interventi PNRR	15,00	15,00	0,00	12,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00
	495,41	**355,41**	**140,00**	**383,10**	**112,32**	**108,18**	**77,38**	**19,21**	**28,52**	**9,00**	**8,78**	**14,74**	**50,77**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Ammodenamento infrastrutturale (upgrading, manutenzione eccezionale,…)		164,27	24,27	15%	0,00	0%	Progettazione
Linee turistiche della Sicilia	J67H21005710001	59,00	59,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Ripristino ai fini turistico-naturali della storica tratta ferroviaria Avellino – Rocchetta S. Antonio Lacedonia (1^ Fase) - studio di fattibilità	J34H17000850001	34,16	34,16	100%	23,94	70%	Realizzazione
Linee turistiche del Piemonte	J67H21005700001	31,00	31,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Rocchetta-Gioia del Colle	J37H21004410001	30,00	30,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Riapertura linea Benevento-Pietrelcina-Boscoredole	J14H17000890001	23,00	23,00	100%	19,80	86%	Realizzazione
Linee turistiche della Campania-Molise-Puglia	J67H21005720001	19,00	19,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Binari senza tempo - DOIT Torino (Ripristino Asti-Castagnole e Ceva-Ormea)	J67D17000020001	18,49	18,49	100%	4,50	24%	Realizzazione
Binari senza tempo - DOIT Trieste (Riattivazione Sacile-Gemona e Trieste Campo Marzio - Villa Opicina)	J37B17000690001	18,20	18,20	100%	14,70	81%	Realizzazione
Binari senza tempo - DOIT AN	J87H21000910001	16,45	16,45	100%	3,79	23%	Realizzazione
Binari senza tempo - DOIT PA	J67H21002920001	12,10	12,10	100%	1,23	10%	Realizzazione
Asciano-Monte Antico	J57H21003100001	12,00	12,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Sulmona-Castel di Sangro-Carpinone	J17H21002490001	11,00	11,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Binari senza tempo - DOIT FI	J87H21002870001	8,80	8,80	100%	2,39	27%	Realizzazione
Binari senza tempo - DOIT FI - 2017	J87D17000010001	5,50	5,50	100%	5,50	100%	In ultimazione
Binari senza tempo - DOIT MI	J97H21002670001	4,65	4,65	100%	0,00	0%	Progettazione
Palazzolo-Paratico	J87H21005340001	4,00	4,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Binari senza tempo - DOIT PA - 2017	J67D17000010001	2,10	2,10	100%	2,07	99%	In ultimazione
Riapertura Linee (DOIT NA) - 2021	J97H21001800001	1,70	1,70	100%	0,54	32%	Realizzazione
Binari senza tempo - DOIT PA - 2014 (Riattivazione Palermo-Porto Empedocle)	J67B14000320001	1,20	1,20	100%	1,16	96%	In ultimazione
Binari senza tempo - DOIT FI - 2014 (Riattivazione linea Asciano-Monte Antico)	J87B14000450001	1,15	1,15	100%	1,15	100%	In ultimazione
Riapertura Linee (DOIT NA) - 2014 (Riattivazione linea Campobasso-Termoli)	J97B14000300001	1,05	1,05	100%	1,05	100%	In ultimazione
Binari senza tempo - DOIT PA - 2019	J67F19000040001	1,00	1,00	100%	0,95	95%	In ultimazione
Binari senza tempo - DOIT FI - 2019	J87F19000280001	0,40	0,40	100%	0,40	99%	In ultimazione
Binari senza tempo - DOIT Milano - 2014 (Riattivazione linea Palazzolo-Paratico)	J97B14000310001	0,20	0,20	100%	0,19	97%	In ultimazione
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori - interventi diffusi		480,41	340,41	71%	83,35	24%	
Ammodenamento infrastrutturale (upgrading, manutenzione eccezionale,…)		15,00	15,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori - interventi PNRR		15,00	15,00	100%	0,00	0%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P123: Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta e interventi infrastrutturali negli impianti lungo l'intera linea per il conseguimento di velocizzazioni e movimenti contemporanei tra treni e il contestuale miglioramento dell'accessibilità in stazione attraverso nuovi sottopassi e innalzamento marciapiedi nelle località di Nus, Hone Bard, Montanaro e Strambino.È previsto inoltre il completo rinnovo tecnologico del sistema di protezione della marcia treno telecomando e la progettazione degli interventi alle opere d'arte per l'innalzamento della velocità massima del 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- Ulteriori Interventi che emergeranno in fase di Accordo Quadro con la Regione Valle d'Aosta

Gli interventi si sviluppano lungo la linea ferroviaria, a semplice binario, Chivasso Aosta (regioni Piemonte e Val d'Aosta) . La lunghezza della linea è di circa a 98 km di cui i primi 48 km in territotuo della Regione Piemonte ed i successivi 50 km nella Regione Val d'Aosta .

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Adeguamento stazioni- E' stato ultimato il progetto di fattibilità tecnico economica degli interventi infrastrutturali di adeguamento delle stazioni, in data 05/11/2021 è stato inviato lo Studio Archeologico relativo agli interventi nelle stazioni di Montanaro e Strambino. E' in corso di ultimazione la progettazione definitiva.- Sono in corso lavori relativi al sistema della marcia treno (SCMT) per la tratta Ivrea - Verres - Sono in corso valutazioni sugli interventi alle opere d'arte per l'istituzione del rango C sulla linea Chivasso – Aosta.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Ammissibilità per le Imprese Ferroviarie all'impiego di materiale rotabile completamente elettrico, in alternativa/sostituzione degli attuali treni diesel e bimodali circolanti sul percorso Aosta-Torino, caratterizzato da maggiori disponibilità in termini



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Val d'Aosta

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Velocizzazione impianti e soppressione PL	X				X						X	X							X						

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P123: Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1357: Potenziamento Fossano-Cuneo

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

In accordo e su richiesta della Regione Piemonte, RFI ha sviluppato lo studio del potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Fossano - Cuneo (raddoppio Fossano – Centallo, Centallo - Bivio Madonna dell'Olmo, PRG e ACEI stazione di Centallo) ed ha individuato una prima fase di interventi in stazione di Centallo, finalizzati a migliorare gli standard di sicurezza, qualità e regolarità dell'offerta per il trasporto regionale, nonché interventi per la soppressione di tre passaggi a livello (PL) alla pK. 61+321, 64+129 e 64+934.

Le principali oepre 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. 3 P.L., quali un sottopasso ciclopedonale e l'ampliamento di un sottovia esistente.

Inquadramento territorialeLa linea Fossano - Cuneo si dirama dalla linea Trofarello - S. Giuseppe di Cairo (Torino - Savona) nella stazione di Fossano. Nella tratta Bivio Madonna dell'Olmo - Cuneo la linea si sviluppa in affiancamento alla linea Saluzzo – Cuneo; di fatto questa tratta risulta pertanto a doppio binario, mentre la tratta Fossano - Madonna dell'Olmo è a semplice binario. La lunghezza totale è di km 25,138, di cui km 3,261 a doppio binario per la tratta summenzionata. Il tracciato presenta pendenze fino al 10,4 per mille. Sono presenti le seguenti stazioni e fermate intermedie: Maddalene, Centallo, S. Benigno di Cuneo, P.M. Bivio Madonna dell'Olmo. Il territorio attraversato è sostanzialmente pianeggiante, a destinazione agricola. Il principale centro attraversato è il comune di Centallo.Tipologia di opereSono comprese attività progettuali per il raddoppio della tratta (in affiancamento) e interventi a Centallo per il miglioramento della funzionalità della stazione (sottopasso, ascensori, percorsi per ipovedenti) e viabilità alternativa per la soppressione di passaggi a livello.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Gli interventi nell'ambito della stazione di Centallo sono stati ultimati nel 2018.Per la soppressione dei tre passaggi a livello è stata ultimata la Progettazione definitiva.Per l'opera sostitutiva del PL al Km. 61+321 sono in corso le attività propedeutiche per l'adeguamento della Progettazione definitiva in esito alle richieste espresse dagli Enti Locali e la predisposizione dei documenti funzionali alla procedura di VIA presso la provincia di Cuneo.Per l' opera sostitutiva dei PL ai Km. 64+219 e 64+934 sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio della CdS urbanistica.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Per tutte le tipologie di servizio riduzione dei ritardi connessi all'esistenza dei passaggi a livelloMiglioramento degli standard di sicurezza e di qualità della linea consentendo a lavori ultimati anche una rilettura dei servizi



	Capacità	
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Intervento / Opere funzionali																									

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1357: Potenziamento Fossano-Cuneo

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I024: Raddoppio Fossano-Cuneo

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

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.

Piemonte

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Per l'intervento è stata sviluppata, nell'ambito della prima fase del programma, la progettazione definitiva (vedi 1357)

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.Aumento della capacità teorica ammessa sulla



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	X
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olmo											X			X						X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
76,53	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	76,53	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I024: Raddoppio Fossano-Cuneo

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
76,53							76,53

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00						0,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olmo	76,53	0,00	76,53	61,22	15,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,53
	76,53	**0,00**	**76,53**	**61,22**	**15,31**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**76,53**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Fossano - Madonna dell'Olmo		Progettazione definitiva (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0366A: Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento fa parte del Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia, nonché dell'«Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale» sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia a dicembre 2016.

L'intervento consiste nel raddoppio della linea Ponte S.Pietro - Bergamo – Montello. Il potenziamento della linea consiste in una prima fase in interventi infrastrutturali nella stazione di Ponte San Pietro, nel raddoppio della tratta da Bergamo fino alla nuova località di Curno, che sarà provvista di nuovi marciapiedi e sottopasso di stazione per il servizio viaggiatori, e nella realizzazione degli ACC di Bergamo e Ponte San Pietro. È prevista la soppressione di tutti i Passaggi a Livello.Nella stazione di Ponte S.Pietro è prevista la realizzazione di due nuovi binari di attestamento serviti da un nuovo marciapiede e sottopasso, la velocizzazione degli ingressi dei treni a 60 Km/h e la realizzazione di movimenti contemporanei tra treni.Il tracciato è prevalentemente in rilevato e trincea, la linea sarà gestita tramite ACC-M. I lavori saranno realizzati in interruzione di esercizio.

Sotto il profilo planimetrico, l'intervento, la cui estensione complessiva ammonta a circa 17 chilometri, prevede il raddoppio in affiancamento stretto alla linea esistente, senza pertanto variazioni di tracciato lungo l'intera estesa.Il raddoppio è previsto in sinistra o in destra, a seconda delle necessità funzionali e delle condizioni al contorno.L'intervento intervento prevede:- il raddoppio della linea;- la sistemazione a PRG delle attuali stazioni di Ponte San Pietro, Bergamo e Montello;- la sistemazione delle attuali fermate di Seriate, Albano e Bergamo Ospedale e la realizzazione delle nuove fermate di Curno e Bergamo Fiera;- la soppressione di tutti i passaggi a livello esistenti tramite opere sostitutive;- la realizzazione delle opere di mitigazione acustica- l'attrezzaggio tecnologico della linea con ACCM

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

1^ Fase: Progettazione Definitiva conclusa a marzo 2020 e inviata al CSLLPP ad aprile 2020, che ha trasmesso il proprio parere positivo con prescrizioni a febbraio 2022. In data 01/07/2020 il progetto è stato inviato al MITE ed al MIC per l'avvio della procedura di VIA. A gennaio 2021 è stato trasmesso a tutti gli Enti il PD per l'attivazione delle procedure di cui al DPR 383/1994 e s.m.i. (CdS) e ad aprile 2021 è stata richiesta l'indizione della CdS a cura del MIMS. A giugno 2021 RFI ha sollecitato il MITE in merito alle tempistiche per l'emissione definitiva del provvedimento di VIA. A luglio 2021 il MITE ha trasmesso a RFI la richiesta di integrazioni, ad agosto 2021 RFI ha trasmesso al MITE il riscontro alla richiesta di integrazioni e il nuovo Avviso al Pubblico. In data 28/01/2022 è stato avviato l'iter autorizzativo (intesa Stato – Regione) a cura della Commissaria Straordinaria. In data 24.03.2022 il MITE ha emanato il D.M. n. 13 di compatibilità ambientale di esito positivo con prescrizioni.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Attraverso questa azione di Piano potranno essere incrementati i servizi all'interno del nodo di Bergamo (aumentando la capacità della tratta da 4 tr/h nei due sensi di marcia a 5 tr/h per direzione) e migliorata l'accessibilità all'ospedale di Bergamo as



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0366A: Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corsoda avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
1^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Curno, ACC Bergamo, PRG e ACC Ponte S.Pietro	X	X				X						X													
2^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Montello		X			X	X						X													
PRG Bergamo	X	X			X	X						X													

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
390,00	390,00	di cui:	250,00	0,00	90,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
210,00		180,00					390,00	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0366B) e inserimento nel perimetro del PRG di Bergamo (vedi P198)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
210,00		50,00		130,00		390,00	Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento (comprende fondi FSC21-27 delibera CIPESS n.1/2022)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Curno, ACC Bergamo, PRG e ACC Ponte S.Pietro	210,00	210,00	0,00	158,90	51,10	5,04	3,57	0,27	0,77	1,50	1,71	0,54	1,00
2^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Montello	90,00	90,00	0,00	86,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PRG Bergamo	90,00	90,00	0,00	0,49	89,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
	390,00	**390,00**	**0,00**	**245,40**	**144,60**	**5,04**	**3,57**	**0,27**	**0,77**	**1,50**	**1,71**	**0,54**	**3,00**

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: raddoppio tratta Bergamo-Curno, ACC Bergamo, PRG e ACC Ponte S.Pietro	J64H17000140001	Progettazione definitiva	1-2018	8-2018	9-2018	4-2022	-	-	10-2022	4-2023	4-2023	2-2026	12-2026	-	-	-	-
2^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Montello	J64H17000140001	Progettazione definitiva	-	-	3-2021	6-2023	-	-	-	-	-	-	2-2034	-	-	-	-
PRG Bergamo	J14E21003970001	Progettazione definitiva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I182: Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento, per fasi funzionali, della linea Brescia – San Zeno – Ghedi (con soppressione di tutti i PL) ed è finalizzato all'incremento della capacità e della regolarità.

L'intervento, che si sviluppa per circa 27,3 km, è attualmente diviso in due fasi funzionali in coerenza agli obiettivi di servizio:1^fase: Raddoppio Brescia – San Zeno di circa 5 km;2^fase: Raddoppio San Zeno – Ghedi di circa 10,6 km e Nuovo collegamento a semplice binario verso Montichiari aeroporto e Montichiari fiera di circa 11,7 km.L'elettrificazione della tratta San Zeno-Ghedi potrà esser conseguita in fase indipendente.L'intervento comprende il rinnovo degli apparati centrali di stazione ed il potenziamento prestazionale della linea.

Lombardia

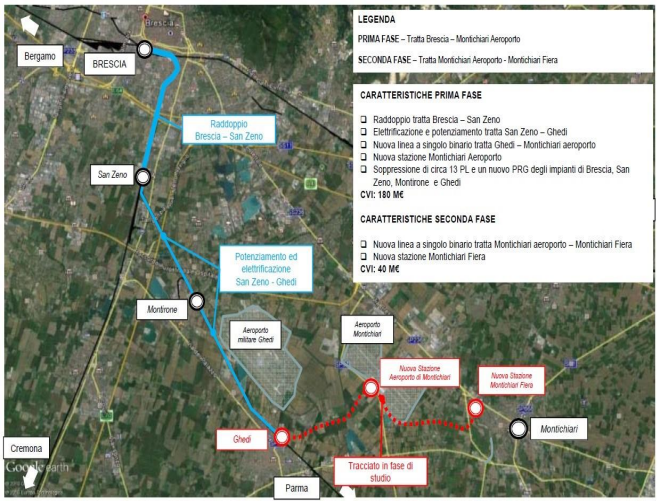
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

È stato ultimato lo studio di fattibilità dell'intervento, a seguito della quale verrà avviata la progettazione di fattibilità tecnico-economica.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento capacità della linea dagli attuali 4 treni/h nei due sensi di marcia a 12 treni/h per direzione- Miglioramento della qualità e regolazione della circolazione;- Introduzione nuovi servizi nel Nodo di Brescia.;- Adeguamento a modulo 750 metr



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi					X					X	X									X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
250,00	10,00	di cui:	10,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	240,00	0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I182: Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
250,00							250,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
10,00						10,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	250,00	10,00	240,00	200,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	241,25
	250,00	**10,00**	**240,00**	**200,00**	**50,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**241,25**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	9-2026	9-2027	9-2027	3-2038	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I178A: Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento fa parte del Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia, nonché dell'«Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale» sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia a dicembre 2016.L'intervento prevede la realizzazione del raddoppio nella tratta Piadena-Mantova (34 km).Il progetto sarà realizzato in parte in variante rispetto al tracciato esistente, con distanza dall'asse attuale di circa 20 mt e in parte in sede con interruzione dell'esercizio ferroviario. In particolare, per la 1^ fase è prevista l'interruzione totale della tratta Bozzolo-Mantova.

L'opera si sviluppa nella bassa pianura lombarda, ad una quota compresa tra i 60 e i 20 metri s.l.m. andando da ovest verso est. Lo sviluppo dell'intera tratta è di circa 90 km. L'obiettivo commerciale, alla base di questi interventi, è creare le condizioni per l'incrementodella regolarità sulla relazione regionale Milano – Mantova ed un suo successivo potenziamento per arrivare alla frequenza di un treno/h per direzione. La linea ha anche un interesse merci, legato non solo alla presenza degli impianti industriali raccordati di cui il principale è Cava Tigozzi, ma anche al fatto che tale linea fa parte del corridoio alternativo al Mediterraneo.

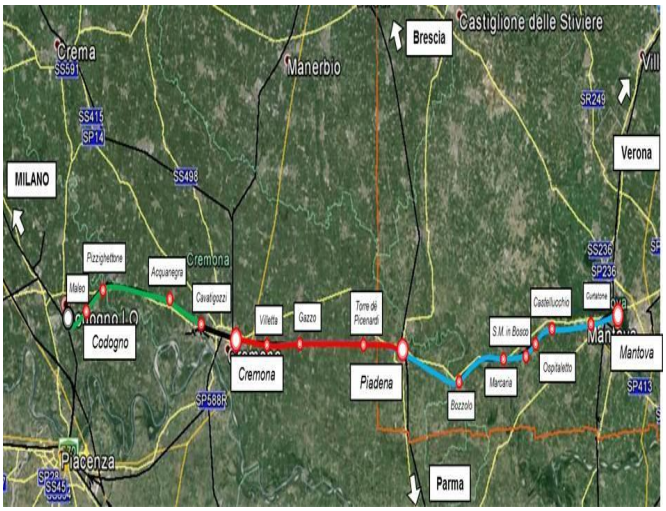
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Ultimata la Progettazione definitiva, in data 26/06/2020 il progetto è stato inviato al CSLLPP che ha emesso il proprio parere nella seduta del 26/02/2021 (trasmesso a RFI in data 8/3/2021).In data 16/10/2020 è stato trasmesso lo Studio di Impatto Ambientale al MITE e al MIC per l'avvio della procedura di VIA.A dicembre 2020 è stato trasmesso a tutti gli Enti il PD per l'attivazione delle procedure di cui al DPR 383 /1994 e s.m.i. ed è stato chiesto a gennaio 2021 al MIMS l'avvio del relativo procedimento (comprensivo di CdS).In data 03/03/2021 il MIMS ha comunicato la volontà di avviare il procedimento di cui al DPR 383/1994 (CdS) solo a valle del perfezionamento della procedura VIA e l'adozione del relativo provvedimento.Ad aprile 2021 è stata nominata la Commissaria Straordinaria.In data 17/12/2021 si è tenuta la seduta della Conferenza dei Servizi indetta dalla Commissaria Straordinaria. Sono state, inoltre, effettuate le Verifiche di Interesse Culturale richieste dal MIC.Attualmente si è in attesa di ricevere il parere del MITE/MIC.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità sulla tratta da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h nelle tratte oggetto di raddoppio per direzione-contestuale aumento del livello di regolarità dei servizi;- Potenziamento dei collegamenti regionali come previst



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica											Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I178A: Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase

Raddoppio tratta Piadena-Mantova e soppressione PL critici intera linea	X	X				X	X						X	X							X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
615,00	615,00	di cui:	350,00	0,00	100,00	165,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
515,00				100,00			615,00	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi I178B)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
515,00				100,00		615,00	Le nuove risorse sono destinate all'avvio di un ulteriore stralcio funzionale relativo alla soppressione di alcuni passaggi a livello critici sull'intera linea Codogno-Mantova (fondi FSC21-27 delibera CIPESS n.1/2022)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Piadena-Mantova e soppressione PL critici intera linea	615,00	615,00	0,00	0,79	614,21	10,31	9,26	0,00	0,00	3,09	6,19	0,02	126,00
	615,00	**615,00**	**0,00**	**0,79**	**614,21**	**10,31**	**9,26**	**0,00**	**0,00**	**3,09**	**6,19**	**0,02**	**126,00**

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 Piadena-Mantova e soppressione PL critici intera linea	J84H17000930009	Progettazione definitiva	-	-	9-2019	5-2022	-	-	-	-	-	-	12-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I178B: Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento fa parte del Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia, nonché dell'«Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale» sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia a dicembre 2016.L'intervento di 2^ fase prevede la realizzazione del raddoppio nella tratta Codogno – Piadena(50 km).

L'opera si sviluppa nella bassa pianura lombarda, ad una quota compresa tra i 60 e i 20 metri s.l.m. andando da ovest verso est. Lo sviluppo dell'intera tratta è di circa 90 km. L'obiettivo commerciale, alla base di questi interventi, è creare le condizioni per l'incrementodella regolarità sulla relazione regionale Milano – Mantova ed un suo successivo potenziamento per arrivare alla frequenza di un treno/h per direzione. La linea ha anche un interesse merci, legato non solo alla presenza degli impianti industriali raccordati di cui il principale è Cava Tigozzi, ma anche al fatto che tale linea fa parte del corridoio alternativo al Mediterraneo.

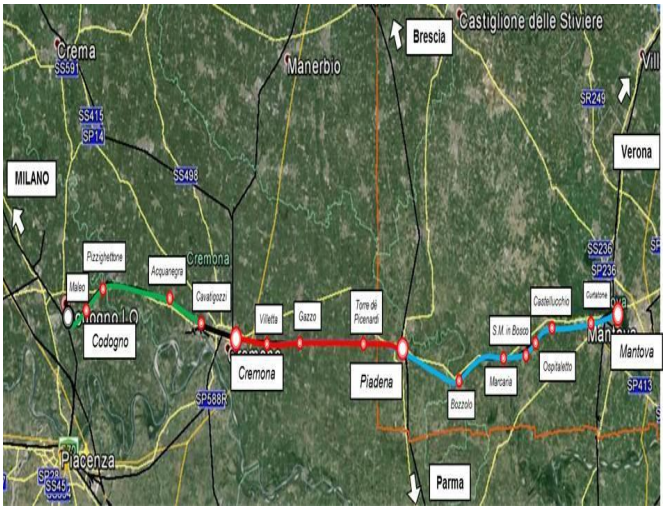
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica è stato concluso nel 2019.È in corso l'aggiornamento della Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica per il successivo invio al CSLLPP. Sono in corso e Progettazioni Definitive relativa alle opere sostitutive per la Soppressione dei PL e del raddoppio della tratta Codogno – Piadena.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità sulla tratta da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h per direzione- aumento del livello di regolarità dei servizi;- Potenziamento dei collegamenti regionali come previsto in Accordo Quadro



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratte Codogno-Cava Tigozzi e Cremona-Piadena		X			X						X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I178B: Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase

705,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	705,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
805,00				-100,00			705,00	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi I178A)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00						0,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratte Codogno-Cava Tigozzi e Cremona-Piadena	705,00	0,00	705,00	2,93	702,07	5,91	5,91	0,73	1,91	2,47	0,79	0,00	-109,00
	705,00	**0,00**	**705,00**	**2,93**	**702,07**	**5,91**	**5,91**	**0,73**	**1,91**	**2,47**	**0,79**	**0,00**	**-109,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 tratte Codogno-Cava Tigozzi e Cremona-Piadena	J84H17000930009	Progettazione definitiva (in altro intervento CdP)	12-2017	8-2019	11-2020	2-2024	-	-	-	-	-	-	10-2030	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I095: Raddoppio Cremona-Olmeneta

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nel raddoppio della tratta Cremona-Olmeneta, interessata dalle relazioni Cremona – Treviglio – (Bergamo/Milano) e Cremona – Brescia.L'intervento prevede il raddoppio della tratta per un'estesa di circa 11 km con la contestuale soppressione di tutti i passaggi a livello.

Lombardia

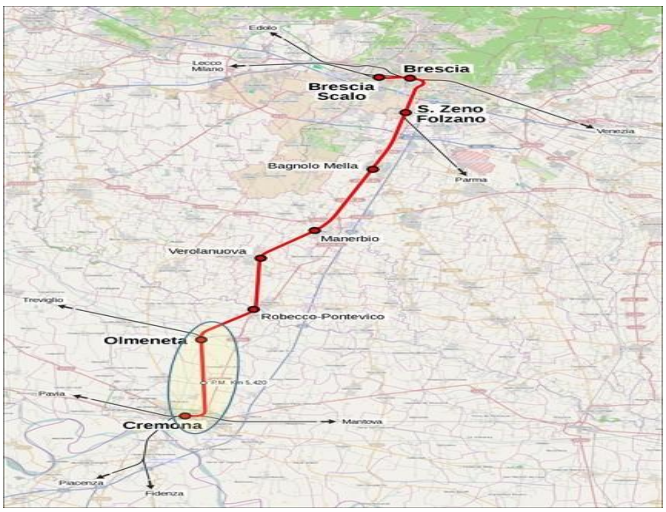
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Studio di Fattibilità da avviare

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h nei due sensi di marcia a 12 treni/h per direzione- Incremento della regolarità della circolazione con eliminazione dell'interferenza tra i servizi.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio Cremona-Olmeneta					X					X	X				X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
50,00	1,00	di cui:	1,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	49,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I095: Raddoppio Cremona-Olmeneta

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
50,00							50,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1,00						1,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Cremona-Olmeneta	50,00	1,00	49,00	40,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00
	50,00	**1,00**	**49,00**	**40,00**	**10,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**50,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Cremona-Olmeneta		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P233: Potenziamento Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nel raddoppio della tratta Carnate – Ponte San Pietro, interessata dalle relazioni Milano-Monza-Bergamo e Como-Bergamo.L'intervento prevede il raddoppio della linea in affiancamento per un'estesa di circa 18 km con la contestuale soppressione di tutti i PL pubblici e Privati.

Lombardia

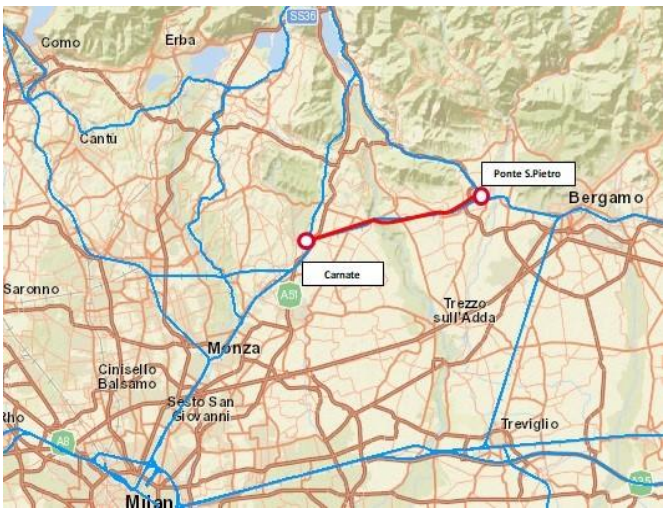
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In avvio Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di un primo stralcio funzionale consistente nel nuovo Ponte sul Fiume Adda.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità sulla tratta e contestuale aumento del livello di regolarità dei servizi;- Aumento della regolarità della circolazione grazie anche alla soppressione dei passaggi a livello.



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nuovo ponte ferroviario Paderno d'Adda															X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
90,00	90,00	di cui:	90,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P233: Potenziamento Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
5,00				85,00			90,00	Inserimento delle stime di costo della fase realizzativa degli interventi prioritari (nuovo ponte ferroviario)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
5,00				85,00		90,00	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione del nuovo ponte ferroviario sull'Adda in sostituzione dell'esistente

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuovo ponte ferroviario Paderno d'Adda	90,00	90,00	0,00	72,00	18,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90,00
	90,00	**90,00**	**0,00**	**72,00**	**18,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**90,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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					
Nuovo ponte ferroviario Paderno d'Adda		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P198: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario, la realizzazione di sottopassi e l'adeguamento dei marciapied. Dal punto di vista tecnologico generalmente è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione e l'adeguamento dei sistemi di Informazione al Pubblico. E' prevista inoltre l'elettrificazione di tratte a trazione diesel i, e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Le principali realizzazioni riguardano:- upgrading della linea Milano-Lecco-Tirano: interventi diffusi di efficientamento delle sedi di incrocio, con ammissione dei movimenti contemporanei e velocizzazione a 60 km/h degli itinerari e realizzazione dei sottopassi (Mandello, Lierna, Ardenno Masino e S.Pietro Berbenno); soppressione diffusa dei passaggi a livello cricici; interventi diffusi di accessibilità nei principali poli attrattori in funzione delle Olimpiadi 2026; upgrade impianti di informazione al pubblico;- Elettrificazione Como-Molteno-Lecco: elettrificazione, per fasi, della tratta Albate – Molteno – Lecco; adeguamento della sagoma nella tratta Merone – Molteno – Lecco al fine di consentire la circolabilità del materiale rotabile di nuova generazione;- PRG e stazione di Bergamo: rinnovo dell'apparato centrale; riassetto del piano del ferro della stazione di Bergamo per consentire la compatibilità con altri progetti di potenziamento delle tratte afferenti; adeguamento dei marciapiedi e realizzazione di un sottopasso in coerenza con il progetto di riqualificazione della stazione previsto nell'ambito della valorizzazione urbanistica Porta Sud di Bergamo;- Upgrading linea Acqui T./Alessandria-Ovada-Genova: interventi diffusi di rinnovo/upgrade su tutta la linea; sistemazione definitiva della frana di Mele con realizzazione galleria artificiale e PRG della stazione di Mele; interventi diffusi per miglioramento delle condizioni di accessibilità negli impianti (Prasco Cremolino, Genova Costa di Sestri Ponente, Campoligure Masone); restyling fabbricati di stazione a Genova Costa di Sestri, Campoligure Masone, Rossiglione, Prasco Cremolino- variante galleria Bastardo linea pontremolese: nuova galleria in variante di tracciato con annesso adeguamento del tracciato ferroviario esistente ubicata in un versante instabile con più fronti di frana e caratterizzata da fenomeni franosi- Elettrificazione Bilella - Santhià: adeguamento della SSE Santhià e realizzazione nuova SSE Biella S.Poalo; upgrade tecnologico a sistema di controllo della marcia del treno (SCMT)- Potenziamento tecnologico e infrastrutturale della linea Carmagnola - San Giuseppe di Cairo: rinnovo degli apparati tecnologici di linea e di stazione (ACC-M/SCC-M) per la gestione centralizzata della circolazione dal Posto Centrale di Torino Lingotto; soppressione di alcuni passaggi a livello

Gli interventi interessano l'intero terrirorio delle regioni Piemone, Val d'Aosta, Lombardia e Liguria

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- Elettrificazione Biella-Santhià: Sostituzione SSC con SCMT - Attivata. Elettrificazione - Lavori in corso- Fermata Bergamo Ospedale: fermata attivata a dicembre 2017. In corso adeguamento Progettazione Definitiva per la soppressione del passaggio a livello in seguito agli esiti della Conferenza dei Servizi.- PRG di Bergamo: E' in corso il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.J209- Upgrading linea Ovada: In avvio la progettazione dell'intervento- Elettrificazione Como-Molteno-Lecco: Sono in corso le attività propedeutiche all'avvio della Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Miglioramento dei livelli di servizio e di sicurezza dell'infrastrutturaVariante Bastardo linea Pontremolese: eliminazione delle attuali limitazioni alla circolazione treni, con conseguente miglioramento della regolarit



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P198: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Val d'Aosta
Lombardia
Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X			X							X	X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.572,45	668,21	di cui:	475,71	1,60	0,00	167,03	0,00	23,87	178,37	225,86	500,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.130,46		-90,00				531,99	1.572,45

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 4 bacini regionali.Le riclassifiche attengono l'inserimento del PRG di Bergamo nel perimetro del progetto "Potenziamento Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello" (vedi 0366A)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
509,45		-50,00		208,76		668,21

Le nuove risorse sono destinate prioritariamente e all'upgrading delle linee Milano-Lecco-Torano/Chiavenna per l'evento di Milano/Cortina 2026 e alla progettazione dell'eletrificazione della linea Monza-Molteno, nonchè al completamento funzionale degli interventi già avviati e prime realizzazione di interventi richiesti nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto degli stakeholders

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Piano Olimpiadi - interventi regione Lombardia	30,00	30,00	0,00	27,03	2,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,30
Fermata Bergamo Ospedale	13,00	13,00	0,00	9,89	3,11	3,66	3,11	1,84	1,23	0,03	0,00	0,01	2,00
Elettrificazione Como - Molteno - Lecco	80,00	80,00	0,00	0,04	79,96	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
Elettrificazione Biella - Santhià	12,70	12,70	0,00	11,72	0,98	11,97	10,84	0,00	0,00	0,10	2,33	8,59	0,35
Upgrading linea Ovada	84,40	84,40	0,00	67,52	16,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	84,40
Upgrading linea Pontremolese (variante galleria Bastardo)	63,10	63,10	0,00	17,88	45,22	17,89	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
Stazione di Bergamo (piastra)	50,00	50,00	0,00	40,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest - interventi diffusi	1.239,25	335,01	904,23	1.024,02	215,23	130,43	107,18	21,10	5,83	6,66	11,69	67,63	949,55

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P198: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

1.572,45	668,21	904,23	1.198,10	374,35	163,95	121,15	22,94	7,06	6,79	14,02	76,24	1.092,60

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading Milano-Lecco-Sondrio-Tirano	J84H20000850001	30,00	30,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano Olimpiadi - interventi regione Lombardia		30,00	30,00	100%	0,00	0%	
Fermata Bergamo ospedale	J14H17000110001	13,00	13,00	100%	3,12	24%	Realizzazione
Fermata Bergamo Ospedale		13,00	13,00	100%	3,12	24%	
Elettrificazione Como - Molteno - Lecco	J84E21002910001	80,00	80,00	100%	0,01	0%	Progettazione
Elettrificazione Como - Molteno - Lecco		80,00	80,00	100%	0,01	0%	
Elettrificazione Biella - Santhià	J64C19000280001	12,70	12,70	100%	11,38	90%	Realizzazione
Elettrificazione Biella - Santhià		12,70	12,70	100%	11,38	90%	
Upgrading bacini nord-ovest		84,40	84,40	100%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading linea Ovada		84,40	84,40	100%	0,00	0%	
Linea Pontremolese	J84E21003810001	63,10	63,10	100%	0,31	0%	Progettazione
Upgrading linea Pontremolese (variante galleria Bastardo)		63,10	63,10	100%	0,31	0%	
Upgrading bacini nord-ovest		50,00	50,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Stazione di Bergamo (piastra)		50,00	50,00	100%	0,00	0%	
Upgrading bacini nord-ovest		1.051,60	251,60	24%	0,00	0%	Progettazione
DOIT MI– upgrading linee viaggiatori	J97I17000070001	120,17	17,30	14%	17,30	100%	Realizzazione
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Torino)	J66J17000400001	28,84	28,84	100%	16,42	57%	Realizzazione
Liberazione immobili - DOIT GE	J97H22000230001	12,76	12,76	100%	0,00	0%	Progettazione
Liberazione Immobili - DOITGE - 2014	J97B14000130005	7,98	7,98	100%	7,97	100%	In ultimazione
DOIT TO – upgrading linee viaggiatori	J67I18000040001	6,50	6,50	100%	6,50	100%	In ultimazione
Liberazione Immobili – DOIT TO - 2014	J67B14000120005	5,00	5,00	100%	1,10	22%	Realizzazione
Miglioramenti infrastrutturali - acquisti - Territorio Nazionale		2,36	1,00	42%	0,00	0%	Progettazione
Miglioramenti infrastrutturali - acquisti - Territorio Nazionale - 2012	J37I12000230001	1,55	1,55	100%	0,97	62%	Realizzazione
Miglioramenti infrastrutturali - acquisti per esercizio rete - 2016	J50D17000030001	0,60	0,60	100%	0,23	38%	Realizzazione
Miglioramento infrastrutturale - DOIT Torino - 2016	J67B16000370001	0,55	0,55	100%	0,55	100%	In ultimazione
Acquisti-Manutenzioni Attrezz. ufficio - 2018	J50C18000000001	0,50	0,50	100%	0,49	97%	In ultimazione
Acquisti-Manutenzioni Attrezzature d'ufficio - 2020	J50H20000020001	0,50	0,50	100%	0,05	11%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DOIT TO - 2016	J67B16000270001	0,33	0,33	100%	0,33	100%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest - interventi diffusi		1.239,25	335,01	27%	114,92	34%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P125: Elettrificazione linee Veneto

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede l'elettrificazione delle seguenti tratte:Fase 1 a - Conegliano – Vittorio Veneto;Fase 1 b - Castelfranco – Montebelluna e Camposampiero – Cittadella – Bassano.Fase 2 a - Vittorio Veneto – Ponte nelle Alpi – Belluno e opere propedeutiche all'elettrificazione della tratta Montebelluna – Belluno; Fase 2 b - Montebelluna – Feltre – Belluno;Fase 2 c - Treviso - Montebelluna .

Nell'ambito del medesimo progetto dovranno essere adeguate le sottostazioni elettriche esistenti (Conegliano Veneto e Castelfranco Veneto) e realizzata ex Novo una sottostazione Elettrica a Bassano del Grappa, Nove, Ponte nella Alpi, Montebelluna , Alano e Sedico inoltre sarà sviluppata la progettazione relativa all'elettrificazione della tratta Ponte nelle Alpi – Calalzo di Cadore

L'intervento interessa le linee, ad oggi non elettrificate, dell'alto Veneto, in particolare, le linee che attraversano a nord le provincie di Padova, Treviso, Vicenza e Belluno. In alcune tratte verranno adeguate le sagome delle gallerie per garantire il franco minimo per realizzare l'elettrificazione. L'intervento ha lo scopo di realizzare collegamenti diretti con mezzi elettrici da e per Venezia-Padova verso Bassano, Montebelluna e Belluno

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Fase 1a e 2a: Attivazione conseguita a Maggio 2021 Fasi 1b: Attivazione conseguita nel 2020Fase 2b e 2c : Sono in corso di realizzazione gli interventi per l' elettrificazione delle Fasi 2b e 2c

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno di servire le relazioni con materiale adeguato alla frequentazione con treni diretti evitando cosi rotture di carico con una contestuale riorganizzazione dei servizi, migliorando altresì la regolarità della circolazione. - F



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Elettrificazione linee Veneto Fasi: 1a Conegliano-Vittorio Veneto; 1b Castelfranco-Montebelluna e Camposampiero-Cittadella-Bassano	X				X						X	X							X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P125: Elettrificazione linee Veneto

Elettrificazione linee Veneto Fasi: 2a Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno; 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno	X	X	X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
200,00	200,00	di cui:	152,00	0,00	48,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
230,00	-30,00						200,00	Per memoria - Le riclassifiche attengono al trasferimento degli interventi di 1^ fase (CUP J14H17000180001) in tabella C "Opere Ultimate"

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
230,00	-30,00					200,00	Per memoria - Trasferimento degli interventi di 1^ fase (CUP J14H17000180001) in tabella C "Opere Ultimate"

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Elettrificazione linee Veneto Fasi: 2a Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno; 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno	200,00	200,00	0,00	193,83	6,17	81,58	67,63	0,00	3,40	13,01	33,95	22,46	18,16
	200,00	**200,00**	**0,00**	**193,83**	**6,17**	**81,58**	**67,63**	**0,00**	**3,40**	**13,01**	**33,95**	**22,46**	**18,16**

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					
Elettrificazione linee Veneto Fasi: 1a Conegliano-Vittorio Veneto; 1b Castelfranco-Montebelluna e Camposampiero-Cittadella-Bassano	J14H17000180001	Esercizio	-	-	-	-	5-2018	7-2019	-	-	7-2017	6-2022	5-2021		Da avviare	Da avviare	Da avviare
Elettrificazione linee Veneto Fasi: 2a Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno; 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno	J14F18000010009	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I183: Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede il completamento della tratta tra Castelfranco Veneto e Maerne. L'estesa di raddoppio è di circa 25 Km.Nel progetto è prevista la soppressione di tutti i PL pubblici e privati.In 1^ fase si provvederà ad una serie di interventi propedeutici al raddoppio.

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

L'intervento interessa la linea a semplice binario Maerne-Castelfranco e prevede la realizzazione di un raddoppio in affiancamento al binario esistente, l'adeguamento delle opere d'arte su tutta la tratta, la realizzazione delle barriere per la mitigazione del rumore e la soppressione della stazione di Piombino Dese con la contestuale realizzazione di una nuova fermata. Lo scopo dell'intervento è quello di aumentare la potenzialità della linea ad oggi satura dal punto di vista del traffico.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Ultimata la Progettazione Definitiva (sviluppata da Regione Veneto).

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento d'offerta dei servizi regionali tra Castelfranco e Venezia (da 4 a 10 treni/h) con la possibilità di riorganizzare i servizi in tipologie Regionale e Regionale Veloce. - Aumento regolarità della circolazione.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto					X						X	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
			MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
261,00	261,00	di cui:	261,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I183: Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
260,00			1,00				261,00	Affinamento delle stime di costo

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
48,00				261,00	-48,00	261,00	Le nuove risorse sono destinate all'avvio della fase realizzativa

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	261,00	261,00	0,00	208,80	52,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	261,00
	261,00	**261,00**	**0,00**	**208,80**	**52,20**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**261,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Maerne-Castelfranco Veneto		Progettazione definitiva (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I184: Potenziamento Padova-Castelfranco

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede l'adeguamento a doppio binario dell'attraversamento ferroviario del fiume Brenta, sulla linea Padova - Castelfranco, nella parte attualmente a singolo binario compresa tra la stazione di Vigodarzere e l'autostrada A4, per un'estensione dell'intervento di circa 1,9 km.

La soluzione che sarà adottata per l'attraversamento del fiume Brenta è quella di un ponte a doppio binario ad arco metallico avente luce unica di 100 mt.Il nuovo binario pari e il binario esistente traslato (binario dispari) si innesteranno rispettivamente al I e II binario della stazione di Vigodarzere. A seguito delle modifiche al piano del ferro e agli impianti tecnologici l'attuale stazione di Vigodarzere sarà modificata dando luogo a due località:Fermata di Vigodarzere;Posto di Comunicazione di Vigodarzere.

L'intervento interessa il tratto di linea a semplice binario tra Vigodarzere e Padova C.le e prevede la realizzazione di una piccola variante di tracciato, adiacente all'esistente, comprensiva di un nuovo ponte a doppio binario a unica campata. L'intervento va a rimuovere l'esistente collo di bottiglia presente sulla linea Padova-Castelfranco.

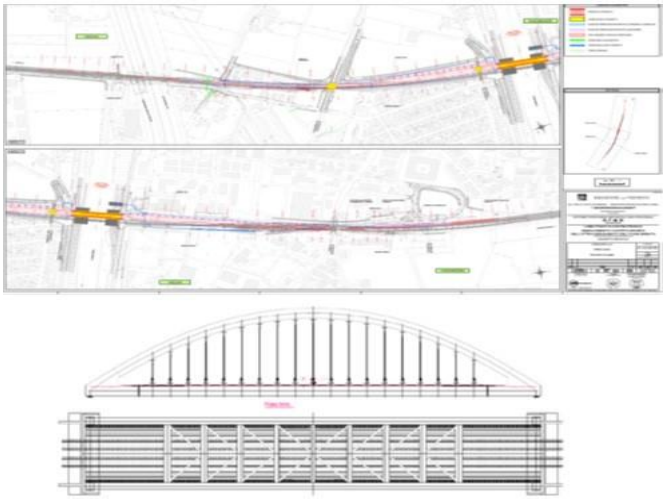
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

E' in corso di ultimazione l'attività negoziale dell'appalto di opere civili e armamento, ad Agosto 2021 è stata conseguita l'aggiudicazione definitiva non efficace. Sono state ultimate le indagini archeologiche preventive.In corso le attività progettuali degli interventi IS e TE.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento di capacità (da 8 a 10 treni/h) aumento regolarità della linea, grazie all'eliminazione dell'unico tratto di linea a semplice binario.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere					X	X					X								X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
40,00	40,00	di cui:	0,00	0,00	40,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I184: Potenziamento Padova-Castelfranco

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
40,00							40,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
40,00						40,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere	40,00	40,00	0,00	27,80	12,20	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,15
	40,00	**40,00**	**0,00**	**27,80**	**12,20**	**0,02**	**0,02**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,02**	**0,15**

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	J24D20000010001	Attività negoziale	-	-	9-2021	7-2022	9-2021	4-2022	-	-	7-2022	12-2025	2-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P128: Elettrificazione linea Trento-Bassano

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'investimento costituisce il completamento del programma di elettrificazione delle linee in Provincia Autonoma di Trento in continuità con gli interventi di potenziamento già realizzati sulla linea della Valsugana. L'investimento è citato nell'Accordo Quadro sottoscritto in data 09/08/2016 tra Provincia Autonoma di Trento ed RFI ed è stato chiesto dagli Enti Locali in previsione delle Olimpiadi Invernali 2026. Nell'ambito dei finanziamenti attualmente disponibili il progetto prevede:Elaborazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di tutto il progetto da Trento a Bassano.Realizzazione del SCMT sull'intera linea ed elettrificazione da Trento fino a Borgo Valsugana Est.

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)

L'intervento si sviluppa nell'ambito territoriale della Valsugana nella Provincia Autonoma di Trento

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Ultimata la Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica dell'intera tratta.In data 16/11/2021 è stato avviato l'iter relativo alla verifica dell'interesse culturale relativamente alla tratta Trento – Valsugana Est.E' in corso la Progettazione Definiva dell'elettrificazione della tratta prioritaria Trento – Borgo Valsugana Est.A Luglio 2021 è stata conseguita l'attivazione del SCMT nella tratta Trento – Grigno.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto si pone l'obiettivo, a regime, di creare le condizioni per collegamenti diretti tra Trento e Venezia senza rottura di carico.Gli interventi di prima fase ha l'obiettivo di convertire l'attuale servizio a frequenza oraria tra Trento e Borgo Va



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Elettrificazione linea Trento-Bassano					X						X	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P128: Elettrificazione linea Trento-Bassano

60,00	60,00	di cui:	1,00	0,00	59,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
60,00							60,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
60,00						60,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Elettrificazione linea Trento-Bassano	60,00	60,00	0,00	3,40	56,60	3,76	2,92	0,00	0,00	0,00	0,00	3,46	0,92
	60,00	**60,00**	**0,00**	**3,40**	**56,60**	**3,76**	**2,92**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**3,46**	**0,92**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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			
Elettrificazione linea Trento-Bassano	J14H20000970001	Progettazione definitiva	9-2020	10-2022	11-2021	12-2023	-	-	4-2023	9-2023	1-2021	7-2025	12-2025	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P136: Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di una variante di tracciato dell'attuale linea del Brennero realizzata a tre binari in modo da garantire l'ingresso indipendente della linea Meranese. Il nuovo tracciato con uno sviluppo complessivo di 1.200 m. si sviluppa in parte in variante con una galleria di circa 500 m e in parte allo scoperto dove risulta prevalentemente in affiancamento al binario esistente. Il progetto comprende oltre alla realizzazione del nuovo tunnel del Virgolo anche lo spostamento del Bivio della linea Meranese a sud dell'attuale posizione in modo da consentire l'accesso al nuovo deposito/officina ferroviario della Struttura Trasporto Alto Adige (SAD) e relativi adeguamenti tecnologici.

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

L'intervento si trova a sud della stazione di Bolzano: la modifica della radice Sud ricadrà in ambito ferroviario, mentre la nuova galleria in variante rispetto al tracciato attuale al fine di poter inserire il terzo binario indipendente, verrà realizzata sotto la balza rocciosa del monte Virgolo.

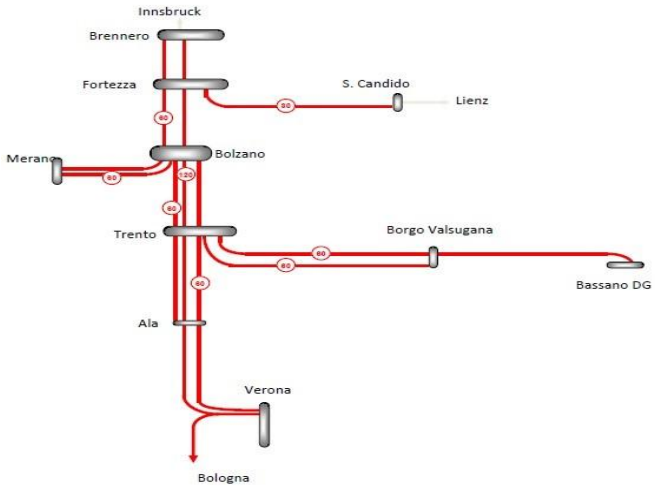
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In data 04/05/2021 il PFTE è stato inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici l'iter autorizzativo si è concluso in data 17/02/2022.Ultimata la progettazione definitiva, in data 27/01/2022 è stata avviata la procedura di Verifica di Impatto Ambientale (VIA). Sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio della CdS.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consentirà di risolvere un principale collo di bottiglia sull'asse Brennero garantendo un adeguato livello di capacità per lo sviluppo dei traffici regionali e merci attuali e futuri consentendo di incrementare la regolarità della circolazion



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	X				X	X					X	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P136: Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
112,00	112,00	di cui:	112,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
112,00							112,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
85,00				27,00		112,00	Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	112,00	112,00	0,00	105,08	6,92	3,60	2,04	0,00	0,99	0,40	0,01	1,25	0,25
	112,00	**112,00**	**0,00**	**105,08**	**6,92**	**3,60**	**2,04**	**0,00**	**0,99**	**0,40**	**0,01**	**1,25**	**0,25**

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			
Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	J94J17000040001	Progettazione definitiva	6-2018	10-2022	4-2020	10-2022	-	-	10-2022	4-2023	5-2023	8-2027	12-2025	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P188: Raddoppio Bolzano-Merano

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo binario prevalentemente in affiancamento all'esistente tra le stazioni di Bolzano e Merano ed interventi localizzati di rettifica del tracciato al fine di eliminare i vincoli geometrici che ne limitano ad oggi la velocità di percorrenza.Nell'ambito del progetto sono inoltre previsti i seguenti interventi:- rettifiche localizzate del tracciato Soppressione di tutti i passaggi a livello presenti sulla linea con contestuale ripristino della viabilità interferita- spostamento delle stazioni di Settequerce, Terlano e Vilpiano conseguentemente alle modifiche del tracciato- realizzazione apparato multistazione ACCM con ETCS Livello 2 a servizio dell'intera linea (con esclusione dell'impianto di Bolzano), posizionato a Merano e telecomandato dal posto Centrale di Verona- modifiche all'assetto funzionale delle rimanenti località di servizio sulla tratta interessata dall'intervento.

Provincia Autonoma di Bolzano

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel maggio 2019 la PAB con il supporto della società inhouse STA, ha consegnato a RFI uno studio di prefattibilità dell'intervento che prevedeva un raddoppio parziale della linea. Le analisi di RFI hanno evidenziato come tale ipotesi non garantisse il pieno conseguimento degli obiettivi evidenziando come una maggiore estensione del raddoppio di linea ne garantisse il raggiungimento. Pertanto, la PAB e STA su tale ipotesi progettuale hanno rivisto lo studio di fattibilità consegnato a luglio 2020.A Marzo 2022 è stata avviata la progettazione di fattibilità tecnico-economica.

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



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio Bolzano-Merano					X						X				X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P188: Raddoppio Bolzano-Merano

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
200,00	4,00	di cui:	4,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	196,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
200,00							200,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
4,00						4,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Bolzano-Merano	200,00	4,00	196,00	186,00	14,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24
	200,00	**4,00**	**196,00**	**186,00**	**14,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,24**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Bolzano-Merano	J94E21002450009	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	3-2022	12-2023	1-2024	1-2026	-	-	2-2026	8-2026	8-2026	6-2030	12-2030	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I172: Variante di Riga

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede:- la realizzazione di una nuova bretella di collegamento tra le linee Verona – Brennero e Fortezza-San Candido. L'intervento ha origine alla progressiva 193+850 della linea Brennero e termina alla progressiva 5+600 della linea Fortezza-San Candido. In corrispondenza dell'innesto verrà realizzata la fermata di Naz-Sciaves;- la sistemazione a PRG di Bressanone che risulta necessaria per poter garantire, secondo il modello di esercizio previsto, l'attestamento e la ribattuta dei servizi sia in direzione Bolzano che in direzione Brennero;- lo spostamento della fermata di Varna (attualmente dismessa) dalla progressiva 192+197 alla progressiva 191+770 della linea del Brennero, ed adeguamento della stessa agli standard RFI.Gli interventi di 1^ fase (finanziati) consistono nella realizzazione del PRG 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.

L'intervento relativo al PRG di Bressanone si sviluppa nell'areale ferroviario della stazione in ambito urbano, mentre la nuova bretella che si sviluppa a Nord di Bressanone verso la Val Pusteria in territorio tipicamente pedemontano, è prevista con tratti all'aperto in rilevato e in galleria naturale per sottpassare l'autostrada del Brennero A22. E' previsto anche un ponte sul fiume Isarco che nell'area di progetto scorre incassato all'interno di falesie molto acclivi.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Sono in corso gli interventi propedeutici di armamento, TE e opere civili relativi al PRG di Bressanone (fase 0)A Novembre 2021 è stata avviata la verifica di assoggettabilità alla VIA relativa al PRG di Bressanone, attualmente in corso.Ultimata la Progettazione Definitiva della Variante di Riga, in data 16/12/2020 è stato avviato l'iter autorizzativo presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in data 08/09/2021 è stato acquisito il parere. E' stato ultimato l'aggiornamento della Progettazione Definitiva resasi necessaria per recepire le modifiche richieste dagli Enti Locali in merito ai siti di deposito e viabilità interferente. In data 10/02/2022 è stato avviato l'iter VIA, sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio della CdS.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consentirà di prolungare i servizi sulla stazione di Bolzano provenienti dalla Val Pusteria con l'obiettivo di un servizio tra Bressanone e Bolzano con frequenza a 30' con incremento a 15' nelle ore di punta. - riduzione dei tempi di viaggio



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I172: Variante di Riga

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
PRG Bressanone e altre opere propedeutiche		X			X	X						X													
Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria e fermata di Sciaves	X	X			X	X						X													
Fermata di Varna		X			X	X						X													

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
200,00	200,00	di cui:	137,00	0,00	49,00	14,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
200,00							200,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
190,00				10,00		200,00	Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
PRG Bressanone e altre opere propedeutiche	44,00	44,00	0,00	41,50	2,50	5,07	1,37	0,00	0,00	0,15	0,76	1,75	2,52
Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria e fermata di Sciaves	153,21	153,21	0,00	145,63	7,58	2,90	0,29	0,00	0,00	0,41	1,44	0,58	0,49
Fermata di Varna	2,79	2,79	0,00	2,70	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,79
	200,00	**200,00**	**0,00**	**189,83**	**10,17**	**7,97**	**1,67**	**0,00**	**0,00**	**0,55**	**2,20**	**2,34**	**5,80**

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 Bressanone e altre opere propedeutiche	J34G18000150001	Esecuzione	-	-	12-2019	8-2022	-	-	9-2022	3-2023	4-2021	6-2027	12-2027	-	-	-	
Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria e fermata di Sciaves	J34G18000150001	Progettazione definitiva	-	7-2023	12-2019	7-2023	-	-	9-2022	3-2023	12-2022	10-2025	12-2025	-	-	-	
Fermata di Varna	J34G18000150001	Progettazione definitiva	-	-	-	-	-	-	7-2023	1-2024	-	-	-	-	-	-	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P199: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario, la realizzazione di sottopassi e l'adeguamento dei marciapied. Dal punto di vista tecnologico generalmente è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione e l'adeguamento dei sistemi di Informazione al Pubblico. E' prevista inoltre l'elettrificazione di tratte a trazione diesel i, e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Le principali realizzazioni riguardano:- Interventi olimpiadi invernali 2026 - Regione Veneto: / stazioni di Belluno, Sedico e Feltre: potenziamento del livello di connettività dell'offerta multimodale e del sistema complessivo di accessibilità alla stazione (marciapiedi, ascensori e sottopassi) e infrastrutturali (pensiline), miglioramento delle condizioni di sicurezza e di vivibilità delle aree di stazione e upgrade Informazione al Pubblico;/ stazione di Ponte nelle Alpi: adeguamento del piano di stazione (PRG), potenziamento dell'interscambio con creazione di nuovo hub per l'interscambio con i servizi TPL e miglioramento dell'accessibilità (sottopasso, marciapiedi e ascensori) e infrastrutturali (pensiline e riqualificazione del Fabbricato Viaggiatori); / stazione di Longarone: adeguamento del piano di stazione (PRG) al fine di rendere possibile un nuovo modello di servizio ferroviario e riducendo i tempi di incrocio. Miglioramento dell'accessibilità (sottopasso, marciapiedi e ascensori) e nuovo assetto del piazzale di sosta di autobus e mezzi privati di fronte alla stazione e possibilità di potenziare i collegamenti della stazione verso ovest ed est.- Potenziamento linea Rimini - Ravenna: risoluzione delle principali interferenze ferroviarie con la viabilità locale ed il ripristino della sede di incrocio a Rimini Viserba. A seguire è prevista la progettazione per fasi di raddoppi selettivi sulla tratta e, previ opportuni rilievi sulle opere d'arte esistenti, l'istituzione del rango C per la velocizzazione.- Elettrificazione Casarsa - Portogruaro: rinnovo e contestuale potenziamento della sottostazione elettrica di Casarsa; modifiche finalizzate al potenziamento della sottostazione elettrica di Portogruaro; realizzazione del sistema di elettrificazione 3 kV cc della linea Casarsa – Portogruaro e innesto nelle due stazioni;- Riapertura della linea Sacile - Gemona (ulteriore fase): estensione del servizio commerciale da Maniago fino a Pinzano e a regime fino a Gemona con interventi di riassetto di alcune stazioni e realizzazione di movimenti contemporanei e sottopassaggi pedonali;- Nuova Fermata di Calliano: 1^ fase: realizzazione dei marciapiedi, del sottopasso e delle pensiline, con misure atte a garantire l'accesso multimodale. 2^ fase; riqualificazione del fabbricato viaggiatori e delle aree esterne per migliorare l'accessibilità.

Gli interventi interessano l'intero terrirorio delle regioni Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia e Emilia Romagna

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso interventi diffusi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico; in progettazione interventi per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità delle stazioni olimpiche della regione Veneto e il potenziamento degli impianti di Longarone e Ponte nelle Alpi.Sostanzialmente ultimati gli interventi di SCC Area Veneta 1^ fase, efficientamento itinerario Rimini-Ravenna

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastruttureInterventi olimpiadi invernali 2026 - Regione Veneto: Incremento dell'accessibilità al servizio ferroviario e sfruttamento sinergia ferro/



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

Trentino Alto Adige

Friuli Venezia Giulia

Emilia Romagna

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Programma P199: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici						
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est				X	X						X	X			X					X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.401,31	399,61	di cui:	379,70	0,00	1,50		0,00	18,41	276,70	225,00	500,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
756,70						644,61	1.401,31	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 4 bacini regionali

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
260,62				90,99	48,00	399,61	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione della 1^ fase di elettrificazione della linea Parma-Brescia, alla realizzazione della nuova fermata Basso Garda, nonchè al completamento funzionale degli interventi già avviati e prime realizzazione di interventi richiesti nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto degli stakeholders

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Piano Olimpiadi - interventi regione Veneto	19,22	19,22	0,00	18,63	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14
Elettriificazione Casarsa-Portogruaro	14,70	14,70	0,00	13,23	1,47	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,61
Riattivazione linee Sacile - Gemona	20,00	20,00	0,00	16,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00
Upgrading linee PA Trento	72,81	72,81	0,00	58,63	14,18	0,09	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	72,55
Potenziamento tecnologico Venezia Mestre-Portogruaro, Padova-Terme Euganee e muovi ACEI S.Stino, S.Donà	21,90	21,90	0,00	18,40	3,50	21,33	21,58	21,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Potenziamento linea Ravenna - Rimini	100,00	0,00	100,00	80,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Potenziamento Vicenza-Schio	21,00	0,00	21,00	16,80	4,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21,00
Elettrificazione Isola della Scala - Cerea (fase)	48,00	48,00	0,00	38,40	9,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48,00
Elettrificazione Parma-Brescia (fase)	40,00	40,00	0,00	32,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40,00
Stazione Basso Garda	35,00	35,00	0,00	28,00	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35,00
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est - interventi diffusi	1.008,67	127,97	880,70	831,96	176,71	136,90	109,16	41,88	8,03	13,99	8,42	36,50	831,14
	1.401,31	**399,61**	**1.001,70**	**1.152,05**	**249,26**	**158,33**	**130,83**	**63,21**	**8,03**	**13,99**	**8,42**	**36,59**	**1.168,45**

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P199: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Interventi nella stazione di Longarone	J57B20000230008	12,14	12,14	100%	0,00	0%	Progettazione
Interventi nella stazione di Ponte nelle Alpi	J17B20000630001	5,06	5,06	100%	0,00	0%	Progettazione
Stazioni Olimpiche Regione Veneto	J17B20000640001	2,02	2,02	100%	0,00	0%	Progettazione
Piano Olimpiadi - interventi regione Veneto		19,22	19,22	100%	0,00	0%	
Pot. elettrificaz. Casarsa-Portogruaro	J34E21001350001	14,70	14,70	100%	0,01	0%	Progettazione
Elettriificazione Casarsa-Portogruaro		14,70	14,70	100%	0,01	0%	
Upgrading bacini nord-est		20,00	20,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Riattivazione linee Sacile - Gemona		20,00	20,00	100%	0,00	0%	
Upgrading bacini nord-est		70,00	70,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Riattivazione fermata di Calliano	J77B20000870002	2,81	2,81	100%	0,09	3%	Realizzazione
Upgrading linee PA Trento		72,81	72,81	100%	0,09	0%	
Completamento SCC Area Veneta	J27I10000020001	21,90	21,90	100%	21,32	97%	In ultimazione
Potenziamento tecnologico Venezia Mestre-Portogruaro, Padova-Terme Euganee e muovi ACEI S.Stino, S.Donà		21,90	21,90	100%	21,32	97%	
Upgrading bacini nord-est	J44E21002870008	100,00	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento linea Ravenna - Rimini		100,00	0,00	0%	0,00	0%	
Upgrading bacini nord-est	J44E21002870008	21,00	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento Vicenza-Schio		21,00	0,00	0%	0,00	0%	
Upgrading bacini nord-est	J44E21002870008	48,00	48,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Elettrificazione Isola della Scala - Cerea (fase)		48,00	48,00	100%	0,00	0%	
Upgrading bacini nord-est	J44E21002870008	40,00	40,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Elettrificazione Parma-Brescia (fase)		40,00	40,00	100%	0,00	0%	
Upgrading bacini nord-est	J44E21002870008	35,00	35,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Stazione Basso Garda		35,00	35,00	100%	0,00	0%	
Upgrading bacini nord-est		829,96	29,96	4%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading linee Friuli Venezia Giulia	J24H17000530001	67,20	32,60	49%	32,60	100%	Realizzazione
Interventi di upgrade tecnologico e prestazionale - DOIT Venezia	J14C20001960001	40,55	13,55	33%	13,55	100%	Realizzazione
Completamento SCC Area Veneta	J27I10000020001	19,10	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Linea Rimini - Ravenna: efficientamento itinerario	J81J03000010001	16,00	16,00	100%	14,41	90%	In ultimazione
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Verona)	J96J17000450001	14,65	14,65	100%	14,58	99%	In ultimazione
Liberazione Immobili – DOIT TS - 2014	J37B14000210005	5,10	5,10	100%	5,10	100%	In ultimazione
Liberazione Immobili - DOIT VE - 2014	J17B14000110005	4,10	4,10	100%	3,77	92%	In ultimazione
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Bologna)	J86J17000450001	3,00	3,00	100%	2,99	100%	In ultimazione
Liberazione Immobili – DOIT VR - 2014	J97B14000150005	2,70	2,70	100%	2,60	96%	In ultimazione
Liberazione Immobili - DOIT VE - 2016	J17B16000160001	2,28	2,28	100%	2,20	96%	In ultimazione
Liberazione Immobili - DOIT TS - 2017	J37B17000200001	1,90	1,90	100%	1,88	99%	In ultimazione
Liberazione Immobili - DOIT TS - 2016	J37B16000310001	1,24	1,24	100%	1,24	100%	In ultimazione
Liberazione immobili – DOIT BO - 2016	J87B16000430001	0,90	0,90	100%	0,90	100%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est - interventi diffusi		1.008,67	127,97	13%	123,67	97%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1346: Potenziamento linea Pistoia-Lucca

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio selettivo della linea regionale Firenze – Lucca, il potenziamento tecnologico e infrastrutturale delle tratte non oggetto di raddoppio e la realizzazione di opere sostitutive per l'eliminazione dei passaggi a livello.

L'intervento è articolato nei seguenti lotti funzionali: - Raddoppio tratta Pistoia - Montecatini Terme, mediante la realizzazione di una nuova galleria a doppio binario denominata "Serravalle", la trasformazione in fermata di Serravalle e l'adeguamento del piano del ferro delle stazioni di Pistoia e Montecatini T. - Upgrading infrastrutturale e tecnologico tratta Montecatini-Pescia. Viste le difficoltà in ambito Montecatini, al momento si è concordato di procedere al potenziamento della tratta storica a semplice binario Montecatini – Pescia in luogo del previsto raddoppio con trasformazione in fermata della stazione di Borgo a Buggiano. - Raddoppio tratta Pescia– Lucca in totale affiancamento, con trasformazione in fermata delle stazioni di Montecarlo e Tassignano.

Il Progetto di potenziamento ferroviario della linea Pistoia-Lucca si sviluppa interamente in regione Toscana, province di Pistoia e Lucca , comuni di Pistoia, Serravalle Pistoiese, Pieve a Nievole, Montecatini Terme, , Massa e Cozzile, Buggiano, Uggiano, Pescia, Montecarlo, Altopascio, Porcari, Capannori e Lucca.L'intervento di raddoppio si sviluppa in affiancamento alla linea storica esistente, ad esclusione di un breve tratto di circa 2 km. in variante di tracciato rispetto alla linea esistente nel tratto coincidente con la costruzione della nuova galleria "Serravalle"; proprio la galleria è l'opera di maggior rilevanza dell'intero progetto che presenta anche significative opere per l'attraversamento del fiume Ombrone e dei torrenti Stella, Mandrione e Pescia. dal punto di vista orografico si tratta di un territorio pianeggiante (ad esclusione del sopracitato tratto della galleria Serravalle), posto in area centrale della Toscana, fortemente antropizzato con una sostanziale continuità di fabbricati e centri abitati che si sviluppano lungo l'intero tracciato oggetto dell'intervento di potenziamento; in ragione di ciò molte sono anche le interferenze con l'attuale viabilità stradale regolate da Passaggi a Livello elettrici: il progetto prevede la completa eliminazione di tutti i Passaggi a Livello posti sul tratto ferroviario oggetto di raddoppio (n. 19 PL) attraverso la realizzazione di nuove opere sostitutive (sovra o sottopassaggi stradali) ed interventi di "ricucitura" delle viabilità esistenti.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Tratta Pistoia-Montecatini: lavori in corso ad eccezione dei lavori di scavo della nuova Galleria Serravalle a seguito di problemi di stabilità del versante sovrastante che si sono manifestati di nuovo nel marzo 2021. L'ultimazione lavori era prevista per il 2024 ma in ragione delle criticità emerse è previsto uno prolungamento delle attività. È attualmente in fase di definizione un cronoprogramma aggiornato che possa rendere compatibili le attività di messa in sicurezza con quelle di riavvio dello scavo.Tratta Montecatini-Pescia: sono in corso gli interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale. Tratta Pescia-Lucca: Iter autorizzativo in corso (espletato parere CSLLPP e non assoggettabilità VIA); di prossimo avvio iter per indizione CdS.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità della linea (da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio);- maggiore regolarità d'esercizio ferroviario;- Attestamento dei servizi da/per Firenze Santa Maria Novella e del relativo marc



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	X
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1346: Potenziamento linea Pistoia-Lucca

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini	X			X	X				X		X	X								X					
Upgrading tratta Montecatini-Pescia					X						X	X								X					
Raddoppio tratta Pescia-Lucca				X	X						X	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
487,10	487,10	di cui:	64,10	206,90	0,00		0,00	216,10	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
487,10							487,10

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
487,10						487,10

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini	287,12	287,12	0,00	230,73	56,39	234,32	190,84	63,95	42,86	39,21	21,53	24,80	20,00
Upgrading tratta Montecatini-Pescia	21,50	21,50	0,00	20,76	0,74	5,60	1,39	0,00	0,00	0,00	0,30	1,09	0,00
Raddoppio tratta Pescia-Lucca	178,48	178,48	0,00	172,82	5,66	0,79	0,79	0,27	0,08	0,39	0,05	0,00	0,00
	487,10	**487,10**	**0,00**	**424,31**	**62,79**	**240,72**	**193,02**	**64,21**	**42,94**	**39,61**	**21,89**	**25,89**	**20,00**

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			
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini	J91H03000190001	Esecuzione	1-2003	12-2009	1-2010	11-2010	-	-	-	2-2018	8-2015	9-2023	9-2024	n.a.	Concluse	In corso
Upgrading tratta Montecatini-Pescia	J91H03000190001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	1-2024	12-2025	2-2026	Da avviare	Da avviare	Da avviare
Raddoppio tratta Pescia-Lucca	J91H03000190001	Progettazione definitiva	-	-	3-2016	5-2023	-	-	12-2022	6-2023	6-2023	4-2024	12-2027	Da avviare	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P101: Potenziamento linea Empoli-Siena

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira 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.

Il progetto è articolato nei seguenti macro-interventi:raddoppio Empoli-Granaiolo per un'estesa di circa 10 km, mantenendosi pressoché in sede, in affiancamento al binario esistente. Sono previste piccole rettifiche al tracciato esistente in corrispondenza delle attuali curve sottodimensionate per le caratteristiche prestazionali attese. Nell'ambito dell'intervento sono previsti: la realizzazione dell'ACC di Empoli; la realizzazione dell'ACC di Granaiolo; la trasformazione in fermata di Ponte a Elsa con sottopasso e marciapiede a standard (H 55 cm; L 250 m) e l'eliminazione di 13 passaggi a livello.elettrificazione della linea Empoli-Siena.Sono, inoltre, previste modifiche del piano del ferro ad Empoli con adeguamento del VI binario a 750 m.

L'intervento di raddoppio ferroviario della tratta Empoli-Granaiolo si sviluppa per tutta la sua lunghezza in Regione Toscana, nel Comune di Empoli; all'estremità sud dell'intervento, soltanto un breve tratto di una nuova viabilità, ricade nel comune di Castelfiorentino; tutte le aree interessate dall'intervento ricadono all'interno dei limiti della Città Metropolitana di Firenze. Le principali infrastrutture di trasporto presenti nell'area di studio sono la Superstrada FI-LI-PI e la SRT 429 (in corso di realizzazione), i cui tracciati interferiscono con la tratta ferroviaria in esame; il progetto prevede inoltre la soppressione di tutti i 13 Passaggi a Livello presenti nel tratto in questione (di cui 3 a cura di altri appalti relativi alla realizzazione della variante alla SRT 429), con interventi di "ricucitura" delle viabilità esistenti.Dal punto di vista orografico il progetto si sviluppa in territorio di pianura intravalliva, a quote comprese tra 25 e 45 m s.l.m.; morfologicamente l'area si caratterizza per la presenza di settori pianeggianti o sub-pianeggianti riconducibili alle piane alluvionali del Fiume Elsa e del Fiume Arno, che rappresentano i principali corsi d'acqua che interessano il territorio; benché non siano previsti attraversamenti sul Fiume Elsa, in quanto la tratta ferroviaria in progetto si sviluppa in affiancamento al corso d'acqua principale, sono tuttavia presenti opere di attraversamento minori sui corsi d'acqua secondari che interferiscono con la linea ferroviaria in esame.

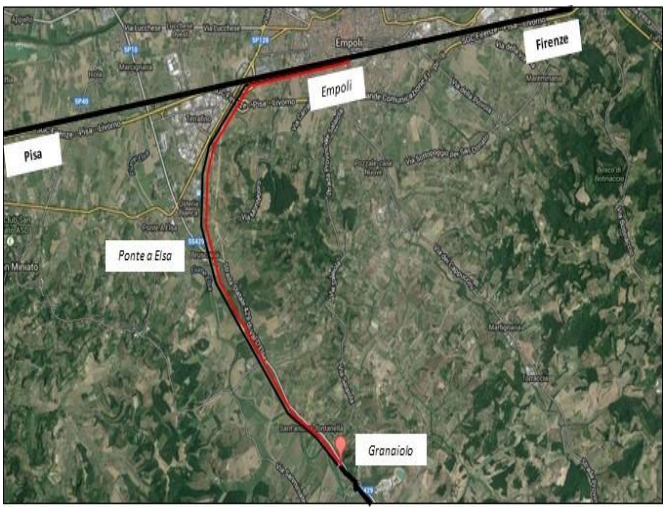
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Raddoppio Empoli Granaiolo: Il Progetto Definitivo ha avuto parere positivo da parte del CSLLPP ed in precedenza anche l'esclusione di assoggettabilità a VIA; per quanto riguarda le indagini archeologiche sono in corso attività integrative per le aree interessate dal raddoppio ferroviario. Sono altresì in corso le istruttorie per emissione delle Ordinanze da parte del Commissario Straordinario per l'avvio del processo di localizzazione (CdS).Attualmente è in fase di esecuzione il nuovo impianto ACC di Empoli.Elettrificazione tratta Empoli – Siena: La progettazione definitiva ha ottenuto parere favorevole del CSLLPP, è in corso la verifica di assoggettabilità a VIA ed è stata avviata l'istruttoria per la Verifica Preventiva di interesse archeologico.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità della linea (da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio), con conseguente possibilità di istituire nuovi servizi metropolitani tra Empoli e Siena con frequenza 30' tra Empoli e Poggibons



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P101: Potenziamento linea Empoli-Siena

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio Empoli-Granaiolo		X				X						X													
Elettrificazione linea Empoli-Siena		X			X	X						X													

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
267,00	267,00	di cui:	182,00	0,00	85,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
267,00							267,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
267,00						267,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Empoli-Granaiolo	167,00	167,00	0,00	155,21	11,79	15,52	8,53	0,71	0,18	1,33	-0,08	6,41	6,00
Elettrificazione linea Empoli-Siena	100,00	100,00	0,00	97,00	3,00	2,74	2,27	0,00	1,07	1,16	0,03	0,01	0,00
	267,00	**267,00**	**0,00**	**252,21**	**14,79**	**18,25**	**10,80**	**0,71**	**1,26**	**2,49**	**-0,04**	**6,42**	**6,00**

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 Empoli-Granaiolo	J54H17000300001	Progettazione definitiva	-	-	2-2018	4-2022	-	-	8-2022	2-2023	2-2023	12-2026	12-2026	-	-	-
Elettrificazione linea Empoli-Siena	J54H17000300001	Progettazione definitiva	-	-	9-2018	5-2022	-	-	10-2022	3-2023	3-2023	10-2026	2-2027	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P147: Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento di elettrificazione della linea Civitanova-Albacina previsto nell'Accordo Quadro siglato nel 2016 tra Regione Marche e RFI trova in parte finanziamento nel programma "FSC (Fondo Sviluppo e Coesione) 2014-2020. Cabina di Regia" approvato dal CIPE con delibera 54/2016.

Fase 1° - Adeguamento a sagoma delle gallerie della linea in modo tale da renderle compatibili con l'elettrificazione, velocizzazioni puntuali di tratte di linea, velocizzazione degli itinerari di stazione a 60 km/h e realizzazione delle condizioni per consentire la contemporaneità degli ingressi dai due lati di stazione, realizzazione di sottopassi e adeguamento marciapiedi (H55 e standard ipovedenti), soppressione di PL privati/pubblici, con la realizzazione di alcune opere sostitutive, realizzazione di impianto SCMT in luogo dell'attuale SSC.Fase 2° - Adeguamento a sagoma delle gallerie non già realizzato nella prima fase, elettrificazione della linea e realizzazione delle necessarie sottostazioni elettriche di alimentazione.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Fase 1° - Sono in parte ultimati e in parte in corso di esecuzione gli interventi di adeguamento sede ferroviaria e sagoma delle gallerie, realizzazione sottopassi e adeguamento marciapiedi in stazione, realizzazione di fabbricati tecnologici per ACC, miglioramento sismico di ponti, realizzazione opere sostitutive per soppressione PL privati. Completato attrezzaggio della linea con SCMT, in fase di completamento l'attivazione degli impianti ACC di stazione, attivazione degli ultimi due impianti entro il 2022. Fase 2° – È in fase di sviluppo la progettazione definitiva di catenaria rigida e catenaria standard TE, di SSE e cabine, di velocizzazione degli itinerari di stazione e dei relativi interventi di adeguamento sede, di realizzazione sottopassi ed adeguamento marciapiedi. L'avvio della fase realizzativa è subordinato alla redazione ed approvazione dei progetti.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento permetterà di offrire un servizio cadenzato con materiale elettrico, già previsto in Accordo Quadro, sui collegamenti Ancona - Macerata e Ancona - FabrianoPossibilità di istituire relazioni «veloci» a cadenzamento orario da Ancona a Macerata



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Adeguamento gallerie, velocizzazioni puntuali di tratte di linea, velocizzazione e movimenti contemporanei impianti, realizzazione sottopassi e adeguamento marciapiedi,	X				X	X					X		X							X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P147: Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina

soppressione di PL privati/pubblici e realizzazione SCMT

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
110,00	110,00	di cui:	46,50	0,00	39,00	24,50	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
110,00							110,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
110,00						110,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Adeguamento gallerie, velocizzazioni puntuali di tratte di linea, velocizzazione e movimenti contemporanei impianti, realizzazione sottopassi e adeguamento marciapiedi, soppressione di PL privati/pubblici e realizzazione SCMT	110,00	110,00	0,00	42,87	67,13	44,11	35,94	0,00	3,41	17,53	11,34	3,84	12,77
	110,00	**110,00**	**0,00**	**42,87**	**67,13**	**44,11**	**35,94**	**0,00**	**3,41**	**17,53**	**11,34**	**3,84**	**12,77**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 gallerie, velocizzazioni puntuali di tratte di linea, velocizzazione e movimenti contemporanei impianti, realizzazione sottopassi e adeguamento marciapiedi, soppressione di PL privati/pubblici e realizzazione SCMT	J94J18000010001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	11-2022	10-2020	6-2024	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0810: Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il rinnovo del binario in alcune tratte della linea, il consolidamento del rilevato nella tratta Foligno - Assisi, nonché la realizzazione della nuova fermata "Perugia Capitini", oltre alla realizzazione del nuovo PRG e della sottostazione elettrica di Perugia Ponte S. Giovanni.

Intervento 1 – Rinnovo binario in tratti saltuari della linea nonché consolidamento rilevato nella tratta Foligno AssisiIntervento 2 - Realizzazione nuova fermata di Perugia CapitiniIntervento 3 - Messa a piano regolatore e rinnovo SSE della stazione di Perugia P.S.G.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Intervento 1. – Attività completate e messe in esercizioIntervento 2. – Attività completate e messe in esercizio Intervento 3. – Attività subordinate alla disponibilità di un finanziamento integrativo e all'avanzamento dei lavori relativi un nuovo ACC – Attivazione 2023

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale viaggiatori e miglioramento nella gestione della circolazione nonché accrescimento standard di sicurezza, regolarità e customer satisfaction.



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
PRG Perugia S. Giovanni 1^ fase, Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie				X							X	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
35,99	35,99	di cui:	18,08	12,91	0,00		0,00	5,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0810: Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
35,99							35,99

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
35,99						35,99

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
PRG Perugia S. Giovanni 1^ fase, Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	35,99	35,99	0,00	33,53	2,45	36,00	34,66	29,85	2,25	1,17	0,40	1,83	0,50
	35,99	**35,99**	**0,00**	**33,53**	**2,45**	**36,00**	**34,66**	**29,85**	**2,25**	**1,17**	**0,40**	**1,83**	**0,50**

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 Perugia S. Giovanni 1^ fase, Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	J11H99000000001	Esercizio	-	-	-	6-2005	-	-	10-2011	11-2013	2-2001	6-2015	2-2023	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0334: Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce la prima fase funzionale di un più ampio programma di velocizzazione e upgrade della linea Foligno-Terontola, oggetto di specifico protocollo di intesa del 2006, 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-Firenze. Gli interventi consistono in:- realizzazione della nuova fermata di Perugia Aeroporto, con parcheggi auto e bus e collegamento con la viabilità esistente;- sistemazione delle stazioni di Assisi, Ellera, Spello Magione e Bastia con velocizzazione itinerari di ingresso nelle stazioni, adeguamento marciapiedi e realizzazione dei nuovi sottopassi;- chiusura impianti di Ospedalicchio e Cannara;- realizzazione opere sostitutive per soppressione PL;- consolidamento del rilevato nella tratta Foligno – Assisi.

L'intervento di raddoppio, che ricade nelle Provincie di Perugia e Arezzo, si sviluppa su una fascia collinare a ridosso dell'Appennino a carattere prevalentemente extraurbano naturale/agrario con densità abitative scarse fatta eccezione per gli agglomerati principali. Gli interventi sono relativi a nuove/esistenti stazioni e nel consolidamento del rilevato ferroviario. Non sono previste opere d'arte significative.

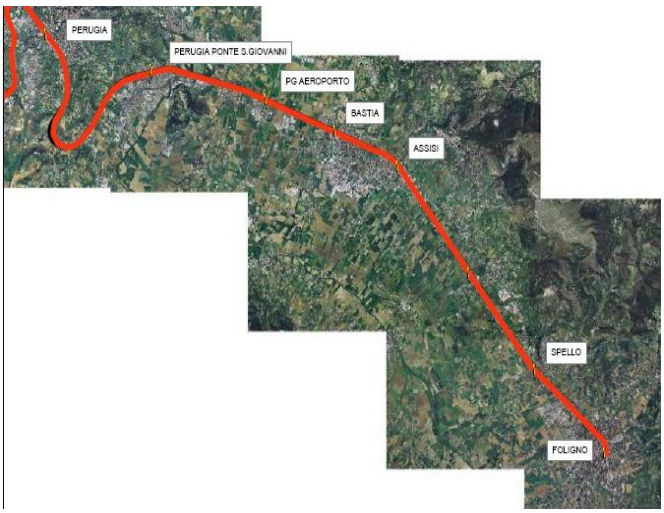
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Sono in corso gli interventi di consolidamento del rilevato ferroviario nella tratta Foligno – Assisi. Si è conclusa la progettazione definitiva relativa agli interventi sui PRG di Assisi ed Ellera e sono in corso gli iter autorizzativi necessari.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di viaggio (fino a 5') sulla relazione Foligno – Terontola, migliorando così l'accesso alla rete AV/AC sia verso Firenze che verso Roma- Miglioramento dell'accessibilità nell'area urbana di Perugia e dell'integrazione della rete fer



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno					X	X					X		X							X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0334: Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
105,13	105,13	di cui:	73,13	0,00	32,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
58,00			47,13				105,13

L'incremento di costo del Progetto si riferisce agli interventi per la sistemazione a PRG delle stazioni di Assisi ed Ellera ed è dovuto alla necessità di maggiori lavorazioni per tener conto delle esigenze di circolazione, della realizzazione di due nuove importanti opere idrauliche necessarie a causa della scarsa efficienza idraulica dei manufatti esistenti, nonché alla realizzazione di ulteriori interventi alle viabilità esistenti per il solo intervento di Ellera, non previsti nel Progetto Preliminare originario

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
58,00				47,13		105,13

Le nuove risorse sono destinate al completamento funzionale dell'intervento e alla realizzazione nuova stazione Perugia Aeroporto

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno	105,13	105,13	0,00	56,51	48,62	7,19	6,82	0,76	4,94	0,22	0,73	0,10	3,55
	105,13	**105,13**	**0,00**	**56,51**	**48,62**	**7,19**	**6,82**	**0,76**	**4,94**	**0,22**	**0,73**	**0,10**	**3,55**

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	J47I09000040009	Progettazione definitiva	10-2011	12-2013	1-2019	9-2022	6-2023	1-2024	12-2022	6-2023	6-2022	11-2025	4-2026	Da avviare	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0290: Nuova linea Passo Corese-Rieti

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea 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. Il nuovo collegamento sarà specializzato per il trasporto regionale e metropolitano, alternativo al mezzo su gomma che attualmente costituisce l'unica modalità disponibile per il collegamento tra Rieti e Roma.

La nuova linea a semplice binario, che ricade nella Provincia di Rieti, si sviluppa attraverso un territorio orograficamente difficile essendo composto da una serie di rilievi di una certa entità e da valli molto incise. L'opera è costituita prevalentemente da viadotti e gallerie tre delle quali classificate "lunghe", rispettivamente di 2,5, 7,5 e 4,4 km.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

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 della Conferenza di Servizi, il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo del tratto Passo Corese - Osteria Nuova.Il progetto è sospeso per mancanza di finanziamenti per il complemento della fase progettuale e per la fase realizzativa.Rispetto al progetto approvato dal CIPE (n.124 del 19/12/2003) nell'ambito della Legge Obiettivo è necessaria una rivisitazione della progettazione per rispondere al meglio alle esigenze trasportistiche ed attualizzare le specifiche di riferimento. L'intervento è stato confermato, come intervento di lungo periodo, nell'ambito dell'Accordo Quadro per i servizi TPL sottoscritto con Regione Lazio nel 2018.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'accessibilità al servizio ferroviario nel bacino reatino.



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nuova linea Passo Corese-Rieti											X			X						X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0290: Nuova linea Passo Corese-Rieti

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
792,20	4,39	di cui:	4,39	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	787,81	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
792,20							792,20

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
4,39						4,39

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova linea Passo Corese-Rieti	792,20	4,39	787,81	688,23	103,97	4,37	4,36	4,36	0,00	0,00	0,00	0,00	150,30
	792,20	**4,39**	**787,81**	**688,23**	**103,97**	**4,37**	**4,36**	**4,36**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**150,30**

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 Passo Corese-Rieti	J31H96000000031	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	3-2005	8-2028	-	-	12-2027	10-2028	10-2028	11-2035	5-2033	In corso	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P210A: Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento del Collegamento Terni – Rieti – L'Aquila – Sulmona mira alla riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma, Rieti e l'Aquila e al miglioramento dei collegamenti interni della regioni Abruzzo, Lazio ed Umbria.Il Progetto complessivo si articola in diverse fasi funzionali:- Velocizzazione Terni – Rieti (opere prioritarie)- Infrastrutture di terra per la produzione di idrogeno per la trazione ferroviaria e connessi adeguamenti all'infrastruura (opere prioritarie)- Velocizzazione Rieti – L'Aquila – Sulmona (opere di completamento rif. P210B).

La fase prioritaria riguarda:- velocizzazione della tratta Terni - Rieti con velocità obiettivo di 100 km/h in rango A nel tratto Marmore a Rieti; velocizzazione degli itinerari 60 km/h di stazione, movimenti contemporanei e realizzazione marciapiedi H55 e sottopassi. Gli interventi consistono nella rettifica in sede di 8 curve tra Marmore e Rieti; modifiche ai Piani Regolatori Generali degli impianti di Rieti, Stroncone, Contigliano, Greccio e Marmore e conseguenti interventi di adeguamento/riconfigurazione delle tecnologie.

Gli interventi previsti si effettuano sulla linea ferroviaria esistente che attraversa l'area montuosa compresa tra le regioni Lazio ed Abruzzo

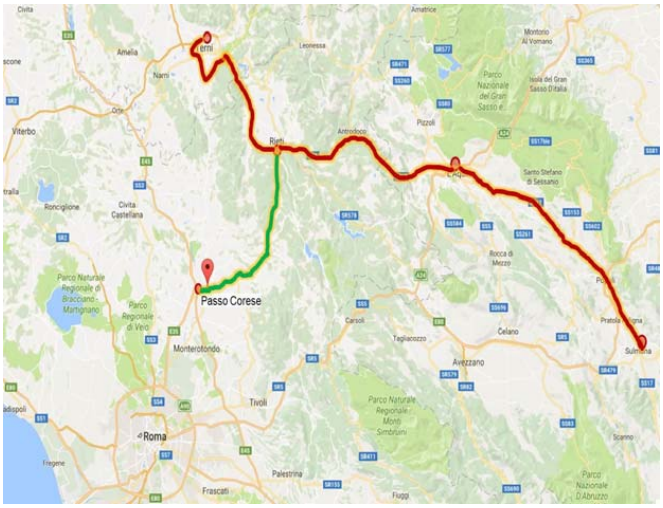
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Velocizzazione ed elettrificazione della lineaE' in corso il progetto di fattibilità tecnico economica per gli interventi individuati come prioritari per la velocizzazione della tratta Terni-Rieti. (fase 1); in particolare si sta procedendo con la progettazione per fasi, sulla tratta Terni-Rieti, con contestuale miglioramento dell'accessibilità delle località di servizio, modifiche agli impianti IS, realizzazione IAP e relativa fibra ottica.Alimentazione dei servizi ferroviari della linea con idrogeno verdeE' stato avviato il progetto di fattibilità tecnico economica degli interventi relativi alla Produzione/stoccaggio e distribuzione di idrogeno verde per i servizi ferroviari della linea.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione tempi di percorrenza tra Terni e Rieti- Riduzione emissioni di CO2 del trasporto ferroviario fino a 7.800 t/anno e di altri inquinanti (SOx, NOx, COVNM, PM10) fino a 10,7 t/anno rispetto all'attuale esercizio con treni diesel e fino a 5.500 t



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Umbria

Lazio

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Velocizzazione Terni-Rieti e adeguamento peso assiale Rieti-L'Aquila	X										X	X							X						

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P210A: Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie

Infrastrutture di terra per la produzione/stoccaggi e distribuzione di idrogeno verde	X	X	X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
182,00	121,50	di cui:	121,50	0,00	0,00		0,00	0,00	60,50	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
441,50		-259,50					182,00

Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi P210B)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
61,50				60,00		121,50

Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione delle infrastrutture di terra necessarie per poter esercire la linea Tern-Sulmona con trazione a idrogeno e al consolidamento delle opere d'arte per consentire il transito del materiale rotabile di ultima generazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione Terni-Rieti e adeguamento peso assiale Rieti-L'Aquila	122,00	61,50	60,50	113,99	8,01	0,09	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,76
Infrastrutture di terra per la produzione/stoccaggi e distribuzione di idrogeno verde	60,00	60,00	0,00	20,63	-20,63	0,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	38,67
	182,00	**121,50**	**60,50**	**134,62**	**-12,62**	**0,78**	**0,09**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,09**	**39,43**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Terni-Rieti e adeguamento peso assiale Rieti-L'Aquila	J54H20001280009	Progettazione definitiva	6-2021	-	3-2022	5-2023	-	-	7-2023	2-2024	3-2023	4-2028	4-2028	-	-	-	-
Infrastrutture di terra per la produzione/stoccaggi e distribuzione di idrogeno verde	J11B21008720008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P210B: Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento mira alla riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma, Rieti e L'Aquila e al miglioramento dei collegamenti interni della regioni Abruzzo, Lazio ed Umbria.Il Progetto prevede la velocizzazione della tratta Rieti - L'Aquila - Sulmona.

La fase di completamento prevede la realizzazione di varianti di tracciato più impegnative, prevalentemente in galleria. Gli interventi sono strettamente collegati alla realizzazione della nuova linea Passo Corese – Rieti che consentirà di ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza tra L'Aquila e Roma.

Regioni Abruzzo, Lazio ed Umbria

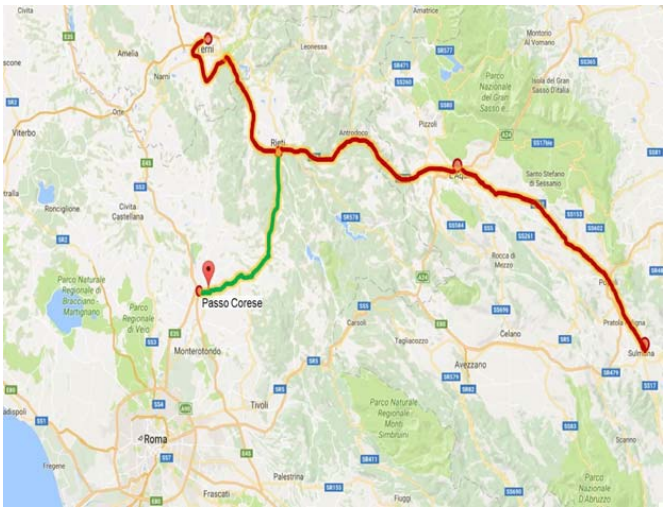
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

L'analisi delle alternative progettuali è in corso nell'ambito della 1^ fase di intervento (vedi P210A)

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario, migliore accessibilità al servizio ferroviario e riduzione dei tempi di percorrenza.



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Umbria

Lazio

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
818,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	818,00	0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P210B: Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
558,50		259,50					818,00	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi P210A)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00						0,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento Terni-Rieti-L'Aquila- Sulmona	818,00	0,00	818,00	654,40	163,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	818,00
	818,00	**0,00**	**818,00**	**654,40**	**163,60**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**818,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Terni-Rieti-L'Aquila- Sulmona		Valutazione di fattibilità alternative progettuali (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P200: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario, la realizzazione di sottopassi e l'adeguamento dei marciapied. Dal punto di vista tecnologico generalmente è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione e l'adeguamento dei sistemi di Informazione al Pubblico. E' prevista inoltre l'elettrificazione di tratte a trazione diesel i, e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Le principali realizzazioni riguardano:- nuova fermata Tolentino campus, a servizio dell'area residenziale sorta all'indomani del terremoto del 2016;- Potenziamento linee Faentina e Valdisieve: modifiche al piano del ferro per realizzazione ingressi contemporanei e velocizzazione itinerari nelle stazioni di Borgo S. Lorenzo, Contea Londa, Vicchio e Rufina; interventi sulla viabilità e/o realizzazione di nuove opere per l'eliminazione di sette passaggi a livello nei comuni di Borgo S. Lorenzo, Dicomano; Rufina, Vicchio; interventi di miglioramento dell'accessibilità e riqualificazione delle stazioni/fermate tramite realizzazione sottopassi, innalzamento marciapiedi, installazioni ascensori e nuove pensiline; adeguamento delle informazioni al pubblico a messaggio fisso e variabile - Nuovo PRG di Spoleto:

Gli interventi interessano l'intero terrirorio delle regioni Toscana, Marche, Umbria e Lazio

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso realizzazione Riqualificazione infrastrutturale linea Faentina, Nuova fermata Tolentino Campus, Interventi diffusi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, sistemazione a Piano Regolatore Generale con il rinnovo di tutti gli impianti ferroviari delle stazioni di Perugia s.Giovanni e Terni; in progettazione PRG di Spoleto.In corso progettazione lo studio di fattibilità degli interventi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Toscana

Marche

Umbria

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P200: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro				X							X	X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.101,31	301,31	di cui:	287,51	0,00	0,00		0,00	13,81	75,00	225,00	500,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.026,03		40,00				35,28	1.101,31

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 4 bacini regionali

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
247,50			-6,00	59,81		301,31

Le nuove risorse sono destinate prioritariamente alla realizzazione del Terzo binario Pescara – Pescara Porta Nuova; - Nuova fermata Fiera di Roma; Attrezzaggio RED DOIT Firenze, nonchè al completamento funzionale degli interventi già avviati e prime realizzazione di interventi richiesti nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto degli stakeholders

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrade infrastrutturale e tecnologico linee regione Marche	7,50	7,50	0,00	7,23	0,27	7,19	5,53	0,00	0,00	4,52	0,94	0,08	1,96
Upgrade infrastrutturale e tecnologico linee regione Umbria	31,40	31,40	0,00	28,17	3,23	0,68	0,30	0,00	0,00	0,08	0,03	0,18	11,00
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro - interventi diffusi	1.062,41	262,41	800,00	871,29	191,12	105,26	92,41	9,29	48,18	20,31	9,46	9,08	900,46
	1.101,31	**301,31**	**800,00**	**906,69**	**194,63**	**113,12**	**98,23**	**9,29**	**48,18**	**24,91**	**10,43**	**9,34**	**913,42**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Interventi diffusi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico ambito regione Marche	J87J18000700001	7,50	7,50	100%	5,60	75%	Realizzazione
Upgrade infrastrutturale e tecnologico linee regione Marche		7,50	7,50	100%	5,60	75%	
Nuovo PRG di Spoleto	J34G19000000001	21,40	21,40	100%	0,30	1%	Progettazione
Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Umbria		10,00	10,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Upgrade infrastrutturale e tecnologico linee regione Umbria		31,40	31,40	100%	0,30	1%	
Upgrading bacini centro		906,15	106,15	12%	0,00	0%	Progettazione
Riqualificazione infrastrutturale linea Faentina	J94J18000000001	40,00	40,00	100%	3,18	8%	Realizzazione
DOIT RM – upgrading linee merci	J57J18000030001	28,00	28,00	100%	21,48	77%	Realizzazione
DOIT FI – upgrading linee viaggiatori	J87I17000050001	17,00	17,00	100%	16,88	99%	In ultimazione
Miglioramenti infrastrutturali Potenziamento – Firenze - 2018	J87J18000680001	12,62	12,62	100%	12,30	97%	In ultimazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti Programma P200: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro							
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Firenze)	J86J17000460001	12,41	12,41	100%	9,33	75%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DOIT FI - 2016	J87B16000440001	10,47	10,47	100%	10,47	100%	In ultimazione
Liberazione Immobili - DOIT FI - 2019	J87F19000070001	4,47	4,47	100%	4,47	100%	In ultimazione
Potenziamento servizi extra pacchetto minimo di accesso - DOIT Ancona	J84C20001900001	4,10	4,10	100%	0,33	8%	Realizzazione
Interventi di upgrade tecnologico e prestazionale - DOIT Ancona	J84C20001920001	4,00	4,00	100%	3,00	75%	Realizzazione
Upgrading rete viaggiatori DOIT Ancona - ante 2011 - 2020	J87F20000030001	3,90	3,90	100%	0,40	10%	Realizzazione
Liberazione immobili – DOIT RM - 2016	J57B16000360001	3,82	3,82	100%	3,40	89%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DOIT FI - 2014	J87B14000250005	2,98	2,98	100%	2,98	100%	In ultimazione
Upgrading linee regionali Emilia Romagna - 2019	J47F19000190001	2,50	2,50	100%	2,49	100%	In ultimazione
Miglioramento infrastrutturale - DOIT Ancona - 2015	J97B15000290002	2,42	2,42	100%	2,42	100%	In ultimazione
Upgrading linee regionali Emilia Romagna - 2021	J47H21000280001	2,13	2,13	100%	0,02	1%	Progettazione
Upgrading rete viaggiatori DOIT Ancona - 2014	J47B14000020005	1,75	1,75	100%	1,75	100%	In ultimazione
Miglior Infrastrutturali -Potenziamento - 2017	J87B17000610004	1,67	1,67	100%	1,65	98%	In ultimazione
Potenziamento accessibilità fermata Fiera di Roma	J34C20002410009	1,00	1,00	100%	0,18	18%	Realizzazione
Interventi per l'adeguamento e lo sviluppo dei servizi II° pillar - DOIT Napoli	J37H21000910001	0,60	0,60	100%	0,00	0%	Progettazione
Liberazione Immobili - DOIT AN - 2016	J87B16000420001	0,25	0,25	100%	0,25	99%	In ultimazione
Liberazione Immobili - DOIT AN - 2014	J87B14000230001	0,17	0,17	100%	0,17	100%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro - interventi diffusi		1.062,41	262,41	25%	97,14	37%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P087: Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

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, in attuazione dell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità ferroviaria sottoscritto a novembre 2016.

I principali interventi consistono in:- Ripristino bretella in ambito stazione di Sulmona per il collegamento diretto tra Pescara e L'Aquila - Nuovo collegamento tra la Stazione Porto di Vasto e il Porto di Punta Penna a servizio delle aree industriali di Piana S. Angelo e Valdisangro. Sono previsti adeguamenti dell'attuale stazione di Porto di Vasto con ripristino dei binari di arrivo/partenza e la realizzazione di una nuova infrastruttura a servizio del porto- Interventi minori di ammodernamento sulle linee della Regione Abruzzo.

Nello specifico la bretella di Sulmona consiste nel ripristino di un tracciato pre-esistente di circa 700 metri di estesa finalizzato a velocizzare i collegamenti ferroviari nelle tratte Pescara – Sulmona – L'Aquila – Terni. Il progetto comprende anche la realizzazione della fermata di Sulmona - S. Rufina. Per consentire il collegamento tra la fermata di S. Rufina e la S.P. 51 Sagittario verrà realizzata una nuova strada di tipo categoria "F2" Locale Ambito Extraurbano che permetterà inoltre il collegamento veloce del nucleo abitativo, che nel frattempo si è venuto a creare nei pressi della futura fermata, alla S.P.51. Inoltre la stazione di Sulmona verrà potenziata con la realizzazione di un nuovo Apparato di Sicurezza di nuova tecnologia (ACC) e con la messa a piano regolatore generale della stazione. Nel Master Plan per l'Abruzzo è stato previsto il collegamento tra il porto di Punta Penna e la stazione di Porto di Vasto a servizio delle aree industriali di Piana S. Angelo e Valdisangro.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Bretella Sulmona: A novembre 2021 sono state consegnate le prestazioni, attualmente è in corso la progettazione esecutiva.Collegamento al porto di Vasto: è stato sviluppato lo studio di fattibilità. Il collegamento ferroviario rientra nell'elenco delle infrastrutture prioritarie deliberate dalla Giunta regionale e costituisce una delle azioni programmatiche inserite nel Masterplan Abruzzo.La soluzione individuata da RFI nello studio di fattibilità non è stata accettata dal porto di Vasto perché non compatibile con il loro Piano Regolatore. Proseguono pertanto le interlocuzioni con l'Autorità Portuale, il Comune di Vasto e la Regione Abruzzo per definire gli input di base del nuovo studio di fattibilità.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione del tempo di percorrenza del collegamento Pescara – L'Aquila fino a 10 minuti, grazie alla realizzazione della Bretella Sulmona.Maggiore accessibilità al servizio ferroviario, grazie alla realizzazione della fermata Sulmona S.Rufina.Collegamen



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P087: Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo

Bretella Sulmona	X	X		
Collegamento al porto di Vasto	X		X	
Altri interventi minori	X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
51,00	51,00	di cui:	51,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
51,00							51,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
51,00						51,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Bretella Sulmona	12,00	12,00	0,00	11,42	0,58	0,20	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	2,00
Collegamento al porto di Vasto	25,00	25,00	0,00	20,00	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00
Altri interventi minori	14,00	14,00	0,00	13,72	0,28	13,98	13,82	0,00	1,15	11,92	0,38	0,46	0,09
	51,00	**51,00**	**0,00**	**45,15**	**5,85**	**14,18**	**13,83**	**0,00**	**1,15**	**11,92**	**0,39**	**0,46**	**27,09**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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	J84J18000000001	Attività negoziale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4-2025	9-2025			
Collegamento al porto di Vasto		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Altri interventi minori	J87J18000690001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	9-2019	5-2020	6-2022	-			

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P141: Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento di Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso è finanziato per un totale di 80 Mln di cui RFI ha stanziato 15 Mln in riferimento al CdP-I 2017-2021.Fase 1: Convenzione tra Regione Molise ed RFI del 23/07/2018 per l'intervento di l'Elettrificazione e velocizzazione del 1° tronco Roccaravindola-Isernia della tratta Roccaravindola-Isernia-Campobasso (15 Mln stanziati dalla Regione Molise su fondi FSC 2014-2020)Fase 2: Delibera CIPE 98/2017 "Fondo sviluppo e coesione 2014-2020. Piano operativo «infrastrutture» - 1° addendum per la fase 2 dell'intervento di Elettrificazione e velocizzazione della tratta Roccaravindola-Isernia-Campobasso (50 Mln stanziati dal MIMS)

Fase 1: L'intervento comprende anche la nuova SSE di Pettoranello, il potenziamento tecnologico di tratta (SCMT) e il PRG della stazione di Isernia.Fase 2: L'intervento comprende anche le nuove SSE Guardiaregia e Ripalimosani, il potenziamento tecnologico di tratta (SCMT) e il PRG della stazione di Carpinone.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Fase 1: attività in corso. Attivato l'esercizio commerciale con treni diesel fino a Isernia a ottobre 2021 e prevista attivazione dell'elettrificazione a settembre 2022Fase 2: attività avviata. Prevista l'attivazione all'esercizio commerciale con treni diesel fino a Campobasso a ottobre 2022 e attivazione dell'elettrificazione a marzo 2023

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il Progetto prevede di elettrificare e velocizzare la tratta Roccaravindola - Isernia - Campobasso al fine di incrementare la velocità commerciale e potenziare l'offerta di servizi ferroviari regionali per il collegamento reciproco delle due Province.Il



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Molise

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP				Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	X		X	X	X							X								X				
Potenziamento Venafro-Campobasso-Termoli	X		X	X	X							X								X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P141: Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
140,00	140,00	di cui:	15,00	0,00	50,00	60,00	0,00	15,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
140,00							140,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
140,00						140,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	80,00	80,00	0,00	134,00	-54,00	74,61	38,03	0,00	0,00	1,87	10,00	27,19	-31,92
Potenziamento Venafro-Campobasso-Termoli	60,00	60,00	0,00	48,00	12,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,00
	140,00	**140,00**	**0,00**	**182,00**	**-42,00**	**74,61**	**38,03**	**0,00**	**0,00**	**1,87**	**10,00**	**27,19**	**28,08**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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			
Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	J14F18000000001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2019	1-2022	-	-	-	-
Potenziamento Venafro-Campobasso-Termoli	J14F18000000001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1888: Metropolitana Leggera Matrice-Bojano

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Accordo di Programma per la progettazione e realizzazione di un Sistema di trasporto di tipo Metropolitano sulla tratta Matrice – Campobasso – Bojano della linea ferroviaria Termoli-Venafro Intervento 1. Modifica PRG per velocizzazione a 60 Km/h degli itinerari per incroci e precedenze nelle stazioni di Matrice, Baranello, Vinchiaturo, Guardiaregia e Bojano;Realizzazione due nuove fermate San Michele e Duca d'Aosta;Ripristino ed adeguamento fermata S. Polo Matese;Realizzazione di marciapiedi modulo 125 mt ed altezza dal piano ferro H 55 cm per tutte le stazioni e fermate (Duca d'Aosta H 25 cm);Realizzazione pensiline nelle stazioni e fermate;Realizzazione sottopassi pedonali/rampe nelle stazioni di Matrice, Baranello, Vinchiaturo, Guardiaregia e Bojano;

Gli interventi sono articolati nelle seguenti fasi funzionali:- riqualificazione delle stazioni Guardiaregia, Campochiaro, Vinchiaturo e Baranello e riattivazione del servizio commerciale- realizzazione di due nuove fermate (San Michele e Duca D'Aosta) a Campobasso- realizzazione di una nuova fermata nel comune di San Polo (Campobasso).

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

I lavoro sono terminati: Stazione di Guardiaregia: attivata luglio 2019Stazione di Bojano e fermate di S. Polo e Duca d'Aosta: attivate dicembre 2019Stazione di Matrice e fermata di S. Michele: attivate agosto 2020Le attività di rinnovo previste ambito stazione Baranello e Vinchiaturo, saranno realizzate attingendo ad ulteriori finanziamenti.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta commerciale Matrice - Campobasso - Bojano caratterizzata da servizio cadenzato a 60' (30' nelle ore di punta)



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Molise

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano				X	X						X	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1888: Metropolitana Leggera Matrice-Bojano

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
23,15	23,15	di cui:	0,00	0,00	0,00		0,00	23,15	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
23,15							23,15

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
23,15						23,15

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	23,15	23,15	0,00	21,78	1,36	21,91	21,68	8,34	7,02	4,30	1,75	0,30	0,30
	23,15	**23,15**	**0,00**	**21,78**	**1,36**	**21,91**	**21,68**	**8,34**	**7,02**	**4,30**	**1,75**	**0,30**	**0,30**

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			
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	J14H15000600002	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P211: Nodo complesso di Pompei

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento consiste nella realizzazione di un nodo di interscambio tra la ferrovia RFI Napoli – Salerno (via Nocera Inferiore) e la linea Napoli – Sorrento gestita da EAV (Ex-Circumvesuviana) in corrispondenza del sito UNESCO di Pompei, in prossimità dell'uscita di Pompei Ovest dell'autostrada A3 Napoli-Salerno e facilmente accessibile anche dalla S.S. 18, costituendo un nodo strategico per l'accessibilità alla rete TPL per i comuni di Pompei, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.Le opere consistono nella realizzazione di una nuova fermata sulla linea RFI, di un nuovo fabbricato viaggiatori (con riutilizzo dei manufatti di elevato pregio artistico della ex fermata Pompei Scavi costruiti prima del 1844), di un percorso pedonale di interscambio tra la nuova fermata RFI e la fermata esistente EAV Villa dei Misteri attraverso una passerella pedonale sopraelevata e di un riassetto della viabilità locale per l'accesso alla fermata.

Gli interventi consistono principalmente nella realizzazione di:• una nuova fermata in linea di RFI, costituita da due marciapiedi laterali, di lunghezza pari a 250 m, e da un Fabbricato Viaggiatori a "ponte" con funzione di collegamento tra i due marciapiedi ferroviari, che ricomprende a piano campagna il recupero e riutilizzo dei fabbricati della ex fermata Pompei Scavi di costruzione borbonica (1840); • percorso pedonale di interscambio tra la nuova fermata RFI e la fermata EAV Villa dei Misteri con una passerella pedonale sopraelevata, che, partendo dalla quota della piastra della fermata RFI, condurrà, al livello dell'asse pedonale dell'ex fermata borbonica - recuperato e ripavimentato - per raccordarsi infine con l'area pedonale dove si innesta via di Villa dei Misteri, da cui si accede alla fermata dell'EAV, e dove si apre l'ingresso di Piazza Esedra al sito archeologico degli scavi di Pompei. • nuovo Parco Urbano posto su terrazzamenti, con arredi e alberature coerenti con il programma di sistemazione dell'esistente pineta di via Plinio, compreso tra il cavalcaferrovia di via Masseria Curato e la passerella pedonale; • nuovo parcheggio auto lato binario pari della nuova fermata RFI, accessibile dalla viabilità pubblica e collegato alla fermata; • nuova viabilità di accesso alla fermata e riorganizzazione della viabilità locale dell'area di intervento, con la pedonalizzazione di un tratto di via Plinio, dall'incrocio con viale Mazzini fino a quello con via Masseria Curato, • nuovo cavalcaferrovia di collegamento tra via Stabiana e via Mazzini.

Gli interventi interessano il Comune di Pompei, Regione Campania

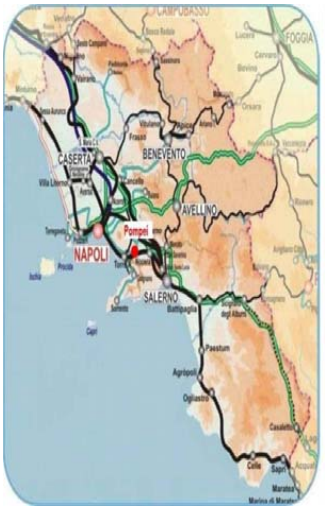
STATO DI ATTUAZIONE

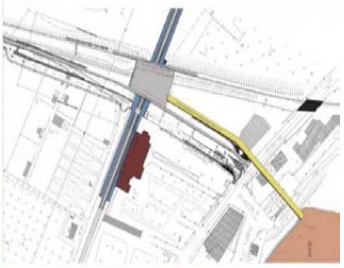
attualità dati: 31/03/2022

Verifica di assoggettabilità a VIA completata Completata la Conferenza dei Servizi ai sensi della 383/94 sulla base del Progetto Definitivoln corso le attività propedeutiche alla gara

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione dell'intervento comporterà una razionale organizzazione dei flussi di mobilità dell'area vesuviana costiera, integrando e completando gli altri interventi programmati e in parte realizzati sul territorio.- Miglioramento dell'accessibilit







	Capacità	
	Velocità	
	Accessibilità	X
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	X
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P211: Nodo complesso di Pompei

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nodo complesso di Pompei					X						X	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
40,00	40,00	di cui:	9,40	0,00	30,60		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
33,00		7,00					40,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
33,00					7,00	40,00

Per memoria - Nel corso dello sviluppo della progettazione, le indicazioni e le prescrizioni degli Enti e delle Amministrazioni coinvolte negli iter autorizzativi e i conseguenti approfondimenti del piano particellare degli espropri, che insiste su aree ad elevato valore catastale, hanno determinato un incremento del costo a vita intera dell'investimento. Per la copertura finanziaria si é pertanto operata una razionalizzazione delle opere/attività previste nel programma di upgrading del nodo di Napoli (vedi P134) liberando così risorse per l'intervento in oggetto.

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo complesso di Pompei	40,00	40,00	0,00	0,87	39,13	1,26	0,94	0,00	0,00	0,00	0,30	0,69	15,32
	40,00	**40,00**	**0,00**	**0,87**	**39,13**	**1,26**	**0,94**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,30**	**0,69**	**15,32**

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	J64C19000300001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P246: Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce un'ulteriore fase di velocizzazione e elettrificazione della trasversale molisana.Nello specifico é previsto: - upgrade tecnologico (ACC-M) delle linea Venafro - Matrice – Termoli;- elettrificazione della tratta Termoli – Matrice e riclassificazione della tratta (adeguamento a massa assiale cat. C3); - modifiche mirate ai PRG delle stazioni sull'intero itinerario Venafro – Termoli, aggiuntive rispetto a quelle già previste, per velocizzazione degli itinerari e realizzazione - movimenti contemporanei.

Intervento 1Elettrificazione tratta Matrice (e) - Termoli (i) e riclassificazione della tratta (adeguamento a massa assiale cat. C3)Intervento 2Potenziamento tecnologico con ACC-M linea Venafro-Campobasso-TermoliIntervento 3Soppressione n.3 Passaggi a Livello ambito stazione di Campobasso

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso progettazione

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento dei livelli di affidabilità infrastrutturale, con ricadute sui livelli di regolarità dei servizi. Risultano possibili recuperi di percorrenza sulla base del modello di offerta stabilito dall'Ente Programmatore del servizio.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Molise

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli	X										X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
150,00	150,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	150,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P246: Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
150,00							150,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
150,00						150,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli	150,00	150,00	0,00	120,00	30,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,00
	150,00	**150,00**	**0,00**	**120,00**	**30,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**150,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Venafro - Campobasso - Termoli	J14E22000020001	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I177: Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede la realizzazione del completamento dell'attuale collegamento metropolitano a semplice binario in esercizio tra le stazioni di Salerno e Arechi. Il Completamento della metropolitana prevede un tracciato a semplice binario in affiancamento al binario dispari della linea a doppio binario Salerno – Battipaglia di estesa complessiva pari a 8,8 Km. Il tracciato ha inizio nella stazione di Arechi, punto terminale dell'attuale tratto in esercizio della metropolitana di Salerno , e termina nei pressi dell'aeroporto di Salerno Costa D'Amalfi (Pontecagnano Aeroporto).

Realizzazione di un nuovo tratto di linea ferroviaria a singolo binario di circa 8,8 km con la realizzazione di 3 nuove stazioni oltre all'adeguamento di quelle esistenti di Arechi e Pontecagnano ed all'implementazione dell'ACCM sull'intera tratta.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

E' stato trasmesso il progetto definitivo al CSLLPP ed è in corso il procedimento di valutazione di impatto ambientale presso il MITE di cui sono ormai decorsi i termini di legge. In corso l'aggiornamento progettuale finalizzato al recepimento delle tariffe RFI 2022 nei computi metrici estimativi. Parallelamente sono in corso le attività propedeutiche all'avvio della Conferenza di Servizi.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione del completamento della metropolitana di Salerno tratta Arechi – Pontecagnano Aeroporto è finalizzato al potenziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa nell'ambito dell'area urbana di Salerno, nell'ottica dell'aumento dell'offert



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	X			X								X													
ASI Salerno - nuova stazione metropolitana - "Zona Industriale"	X											X													

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I177: Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
247,00	247,00	di cui:	75,00	0,00	100,00	72,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
235,00				12,00			247,00

L'incremento del costo a vita intera del Progetto è dovuto all'inserimento nello stesso degli interventi per la realizzazione della fermata ASI.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
160,00				87,00		247,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento.Ulteriori risorse derivano dalla contrattualizzazione dei fondi PNRR (ambito ZES) per la realizzazione della nuova fermata ASI Zona industriale di Salerno

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	235,00	235,00	0,00	171,65	63,35	5,09	2,30	0,00	0,00	0,46	1,92	0,74	0,20
ASI Salerno - nuova stazione metropolitana - "Zona Industriale"	12,00	12,00	0,00	9,60	2,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,00
	247,00	**247,00**	**0,00**	**181,25**	**65,75**	**5,09**	**2,30**	**0,00**	**0,00**	**0,46**	**1,92**	**0,74**	**12,20**

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 metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	J44G19000010001	Progettazione definitiva	4-2019	12-2019	12-2019	6-2022	8-2023	3-2024	9-2022	4-2023	7-2022	2-2025	6-2026	-	-	-
ASI Salerno - nuova stazione metropolitana - "Zona Industriale"	J44G19000010001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I173: Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nell'elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento della infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno-Mercato San Severino-Avellino-Benevento e della linea Mercato San Severino-Codola, compreso l'ammodernamento della tratta Mercato S. Severino - Codola - Sarno previa riattivazione in esercizio.

L'intervento si articola in più lotti, temporalmente e funzionalmente indipendenti:- Elettrificazione della linea: realizzazione di una nuova linea di contatto a 3kv c.c. e di due nuove sottostazioni elettriche a Prata Pratola e Mercato S. Severino;- Riclassificazione del tracciato: realizzazione di interventi di rinnovo del binario e consolidamento delle opere d'arte e della piattaforma con istituzione del rango C per sfruttare le prestazioni dei materiali leggeri.

Il territorio dove si realizza l'opera è in parte montuoso e in parte pianeggiate. L'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

L'elettrificazione avverrà per fasi:1° fase «Salerno – Mercato S.S.» e «Mercato S.S. – Codola – Sarno»: lavori in corso;2° fase «Mercato S.S. - Avellino»: lavori in corso;3° fase «Avellino – Benevento»: lavori da avviare.Inoltre, sono in corso interventi per attivare gli interventi infrastrutturali sulle medesime tratte.A completamento è prevista la soppressione di alcuni passaggi a livello.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consentirà un aumento della velocità commerciale (con recupero dei tempi di percorrenza fino a 5' sulla tratta Salerno-Benevento) nonché il miglioramento delle prestazioni per il traffico merci. È infatti previsto l'upgrading dall'attuale cat



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Interventi di miglioramento armamento				X							X	X								X					
Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento				X							X	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I173: Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
218,00	218,00	di cui:	26,00	0,00	0,00		0,00	192,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
225,00		-33,00	26,00				218,00

L'incremento di costo del progetto è dovuto alla necessità di realizzare interventi inizialmente non previsti dei quali i principali concernono l'elettrificazione delle tratte in galleria, ulteriori interventi per la protezione dei pali TE e la mitigazione del rischio elettrico per fabbricati, la trasformazione in fermata di Salerno Irno, adeguamenti impiantisticiLe riclassifiche sono invece connesse al trasferimento degli interventi di soppressione passaggi a livello nell'ambito del programma nazionale dedicato (vedi A1006)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
225,00		-33,00		26,00		218,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi di miglioramento armamento	17,81	17,81	0,00	17,61	0,20	17,81	17,73	15,06	2,73	0,00	0,00	0,00	0,00
Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento	200,19	200,19	0,00	192,06	8,13	119,19	77,68	0,00	23,00	21,18	12,73	16,66	22,19
	218,00	**218,00**	**0,00**	**209,68**	**8,32**	**137,01**	**95,40**	**15,06**	**25,73**	**21,18**	**12,73**	**16,66**	**22,19**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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			
Interventi di miglioramento armamento	J97B16000430001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	6-2016	6-2016	2-2017	-	-	-	-
Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento	J24J17000020001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	6-2018	7-2018	11-2024	12-2024	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P230: Stazione AV Foggia Cervaro

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto riguarda la realizzazione della nuova fermata AV «Foggia Cervaro» nell'area sud-orientale della città, all'interno dell'anello stradale previsto dal PUMS di Foggia.

L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali. Fase 1: attivazione della fermata Foggia AV, ubicata al km 4+000 della linea Foggia - Potenza/Napoli, consentirà ai treni AV provenienti dalla Puglia e diretti a Napoli/Roma di bypassare la stazione di Foggia attraverso la bretella e senza effettuare il movimento di regresso obbligatorio nella stazione stessa, con un guadagno di 11 minuti nei tempi di percorrenza, senza precludere alla città e al bacino di utenza della Provincia la possibilità di accedere a detti servizi. Contestualmente alla nuova fermata è prevista a PM Cervaro la realizzazione di n.1 nuovo binario di lunghezza pari a 250etri m munito di marciapiede di servizio per la ribattuta dei treni regionali provenienti da Foggia che effettuano servizio viaggiatori nella nuova fermata. Per il collegamento della Puglia con Napoli/Roma si prevedono a regime un incremento dei servizi AV, LP e merci rispetto agli attuali, oltreché i futuri servizi regionali Foggia - Napoli e tutti i servizi da/per il Gargano. Fase 2 - non finanziata: trasformazione della fermata di Foggia AV in stazione munita di quattro binari con modulo 250/400 metri.

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato all'interno del tessuto urbano della città di Foggia in località Cervaro.

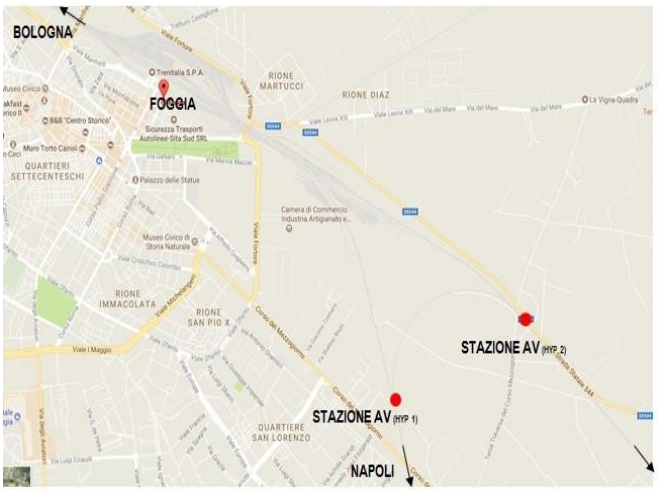
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Approvata a Dicembre 2021 la Progettazione Definitiva.In corso la verifica di assoggettabilità VIA per successivo avvio della CdS, previsto entro maggio 2022.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Possibilità per i servizi di Lungo Percorso di servire l'area foggiana senza effettuare il movimento di regresso obbligatorio presso la stazione esistente e, grazie anche alla bretella di Foggia attivata nel 2015, conseguente recupero di percorrenza stima



	Capacità	
	Velocità	
	Accessibilità	X
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	X
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Stazione AV Foggia Cervaro				X							X	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P230: Stazione AV Foggia Cervaro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
40,00	40,00	di cui:	20,00	0,00	20,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
40,00							40,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
40,00						40,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Stazione AV Foggia Cervaro	40,00	40,00	0,00	37,53	2,47	2,17	0,87	0,00	0,00	0,00	0,11	1,05	0,57
	40,00	**40,00**	**0,00**	**37,53**	**2,47**	**2,17**	**0,87**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,11**	**1,05**	**0,57**

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 AV Foggia Cervaro	J24C20000000009	Progettazione definitiva	5-2020	11-2023	2-2021	8-2022	6-2023	11-2023	-	4-2021	4-2021	10-2024	4-2025	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I170: Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto consiste nel potenziamento della stazione di Canosa di Puglia (nuovo PRG a 3 binari) elettrificazione della tratta Barletta-Canosa (25 km), nella realizzazione della nuova fermata di Barletta Ospedale, del nuovo punto d'incrocio presso la località di Canne della Battaglia (nuovo PRG a 2 binari).

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato tra i comuni di Barletta e Canosa.

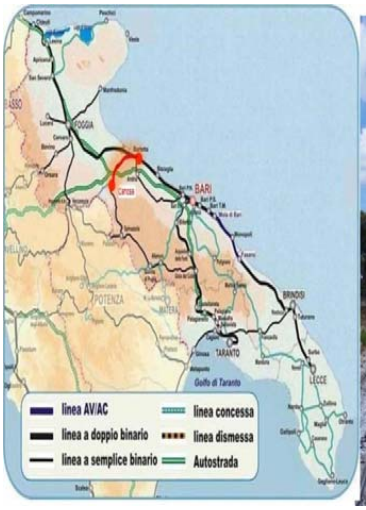
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Avviato l'iter autorizzatorio con l'invio del PFTE di 2^ fase al CSLLPP a giugno 2021. Il CSLLPP ha emesso il proprio parere il 17 febbraio 2022. A novembre 2021 RFI ha trasmesso al MITE i documenti per l''avvio dell'iter di VIA che ne ha dichiarato la procedibilità il 25 gennaio 2022 a valle delle insediamento della Commissione PNRR/PNIEC.Ultimata la Progettazione Definitiva della fermata Ospedale. Sono in corso le attività per l'avvio dell'iter autorizzativo ambientale (assoggettabilità VIA).In corso la redazione del progetto relativo all'adeguamento del PRG di Barletta e la fase realizzativa del PRG di Canosa.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità di linea da 1 treno/h nei due sensi di marcia a 4 treni/h nei due sensi di marcia.- Maggiore accessibilità al servizio ferroviario mediante l'assegnazione della fermata a Barletta Ospedale alle relazioni Barletta – Canosa, cos





Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	X				X	X					X	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
180,00	180,00	di cui:	54,00	0,00	26,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I170: Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
180,00							180,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
145,00				35,00		180,00	Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	180,00	180,00	0,00	170,86	9,14	2,73	1,15	0,00	0,44	0,42	0,02	1,14	0,60
	180,00	**180,00**	**0,00**	**170,86**	**9,14**	**2,73**	**1,15**	**0,00**	**0,44**	**0,42**	**0,02**	**1,14**	**0,60**

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			
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	J54F18000010009	Esecuzione	1-2019	11-2022	4-2020	11-2022	9-2023	5-2024	-	3-2021	3-2021	6-2026	12-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P259: Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede gli interventi necessari per l'adeguamento allo standard RFI della linea ferroviaria Bari-Bitritto realizzata dalla Società "Ferrovie Appulo Lucana e mai entrata in servizio che con Decreto Legge n.162/2019 (Milleproroghe) convertito, con modificazioni, nella Legge n.8/2020, art.13 c.5 octies, è stata inserita nel perimetro della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Si prevedonono i seguenti macro-interventi: - Adeguamento del corpo stradale e dell'armamento in quanto l'opera già realizzata prevedeva un armamento a scartamento ridotto nonché manutenzione straordinaria alle opere d'arte esistenti; - Completamento dell'impianto di Trazione Elettrica con sostituzione delle parti in cattivo stato di conservazione ed installazione del filo di contatto, fune portante e corda del circuito di protezione T.E.; - Adeguamento con completamento del sottosistema CCS (Comando, Controllo e Segnalamento).

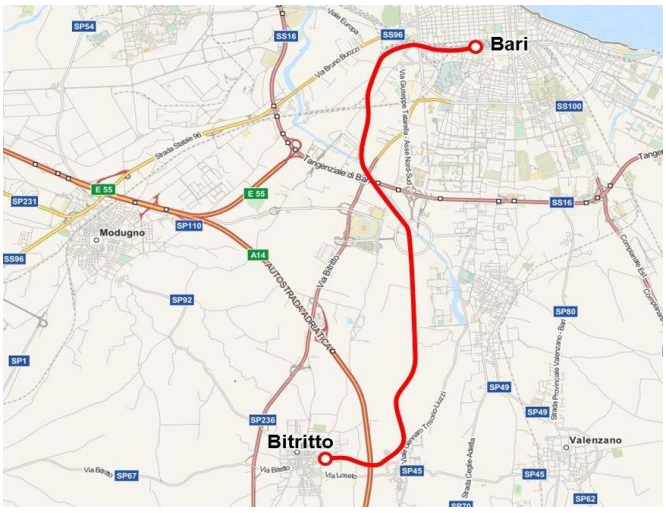
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Progettazione in fase di avvio

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno di adeguare le linee e gli impianti della linea regionale Bari-Bitritto agli standard in essere per l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.La capacità prevista sarà di 17 coppie/giorno con relazioni Bitritto-Bari/Adelfia (FSE



Capacità		X
Velocità		
Accessibilità		
Regolarità		
Prestazioni (merci)		
Gestione dei rotabili		
Gestione spazi di stazione		
Intermodalità merci		
Intermodalità passeggeri		
Integrazione della rete		
Upgrade e sicurezza		X
Efficientamento processi		

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	X										x	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
40,11	40,11	di cui:	0,00	0,00	0,00	40,11	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P259: Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
40,11							40,11

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
40,11						40,11

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	40,11	40,11	0,00	37,26	2,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,00
	40,11	**40,11**	**0,00**	**37,26**	**2,85**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale		Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I174: Nuova stazione Taranto Nasisi

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il recupero dell'ex-stazione ferroviaria di Taranto Nasisi sulla linea Taranto - Brindisi, prossima al quartiere Paolo VI di Taranto e la realizzazione di un terminal intermodale ferro-gomma con annessa area di parcheggio.Nell'ambito del progetto è prevista la progettazione e realizzazione dei seguenti interventi:Opere Civili: realizzazione di un nuovo fabbricato viaggiatori dotato di aree di attesa; Costruzione di 2 marciapiedi h=55 e L 250 m con relative pensiline; Sottopasso viaggiatori per il collegamento tra il marciapiedi I e marciapiedi II; Area di interscambio ferro-gomma;Tecnologie: modifica ed integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento, per la configurazione al nuovo piano di stazione ed ai nuovi servizi; Integrazione con apparati di telecomunicazione e per il servizio informazione ai viaggiatori;

Armamento e Trazione Elettrica: realizzazione di 3 binari aventi modulo 250 m , di cui uno di corretto tracciato, uno di incrocio ed uno per l'attestamento del servizio, sono previsti itinerari contemporanei alla velocità di 60 KM/h; adeguamento dell'impianto di trazione elettrica per

L'intervento si sviluppa nell'ambito del Comune di Taranto

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Consegnata ad agosto 2021 la progettazione definitiva. È stata avviata la procedura VIA ed è di prossimo avvio la CdS.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- nuova accessibilità al sistema ferroviario con la riattivazione della Località di Servizio ed il prolungamento sino a Nasisi dei servizi Bari – Taranto, così come previsto nell'AQ con Regione Puglia del 2021.- hub di interscambio modale tra il servizio



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nuova stazione Taranto Nasisi				X		X					X	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I174: Nuova stazione Taranto Nasisi

					nuovi progetti	(CEF/TEN, PON-FESR)	(EELL., Terzi, autofinanziamento)			
28,50	23,00	di cui:	8,00	0,00	0,00	0,00	15,00	5,50	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
23,00						5,50	28,50

L'incremento di costo è dovuto all'adeguamento tariffario dall'anno di sviluppo della progettazione (aggiornamento a prezzi 2021) e risoluzione interferenze

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
23,00						23,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova stazione Taranto Nasisi	28,50	23,00	5,50	22,17	6,33	0,88	0,14	0,00	0,00	0,00	0,33	0,35	5,50
	28,50	**23,00**	**5,50**	**22,17**	**6,33**	**0,88**	**0,14**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,33**	**0,35**	**5,50**

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 stazione Taranto Nasisi	J44C20000000001	Progettazione definitiva	-	-	6-2020	9-2022	-	-	-	-	7-2023	12-2024	12-2024	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1674: Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono in: velocizzazioni tratte di linea e impianti, realizzazioni sottopassi e marciapiedi H55, soppressione di 25 PL, adeguamento a modulo 750 m ad Ascoli Satriano, attivazione SCMT, elettrificazione.Essi sono articolati nei seguenti sottoprogetti:Sottoprogetto 1: interventi di tipo tecnologico per l'adeguamento a standard e razionalizzazione impianti; marciapiedi e informazione al pubblico; adeguamento a sagoma P/C 45 tra Cervaro e Son Nicola di Melfi.Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche in sede di tracciato in prossimità delle località di Candela e Rocchetta, soppressione PL, consolidamento sede.A seguito dei lavori, sarà possibile garantire, come da Accordo Quadro, servizi orari Potenza - Melfi, Melfi - Foggia e Bella/Muro – Potenza Superiore, sommati a servizi «spot» veloci Foggia – Potenza.

Gli interventi sono stati ripartiti in fasi funzionali:1^ 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);2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione dei passaggi a livello (opere sostitutive e /o viabilità alternativa), consolidamento sede e opere d'arte.

L'area dell'intervento ricade parte in Puglia. e parte in Basilicata. Procedendo da Nord a Sud l'area interessata dal tracciato è caratterizzata dalla presenza di settori subpianeggianti ricobducubili alla valle alluvionale dell Torrente Cervaro, da bassi rilievi in località Camdela fino al Fiume Ofanto al confine tra Puglia e Basilicata, dal rilievo del Vulture e a seguire da rilievi incisi da numerose valle e torrenti fino ad arrivare alla valle del Fiume Basento in zona Sud di Potenza.L'intervento di Ammodernamento prevede l'elettrificazione di 120 km di linea con adeguamento dove necessario delle 40 gallerie presenti in linea per consentire l'attrezzaggio TE, con abbassamento del p.f. dove il ballast lo contente e in taluni casi con rifacimento dell'arco rovescio, velocizzazione rettifiche di tracciato in corrispondeza di due curve utili all'aumento del raggio di curvatura nell'ottica di consentire la veliocizzazione in tali tratte, ristrutturazione di 104 tombini idraulici sulla tratta Cervaro - Rocchetta - S.Nicola di Melfi in funzione della riclassificazione da C3 a D4, interventi di manutenzione straodinario di 9 ponti e viadotti in muratura in detta tratta, soppressione di 29 PL mediante cavalcaferrovia e viabilità sostitutive, adeguamenti degli impianti IS e TLC in coerenzacon l'attrezzaggio TE, attrezzaggio SCMT con encoder da cabina

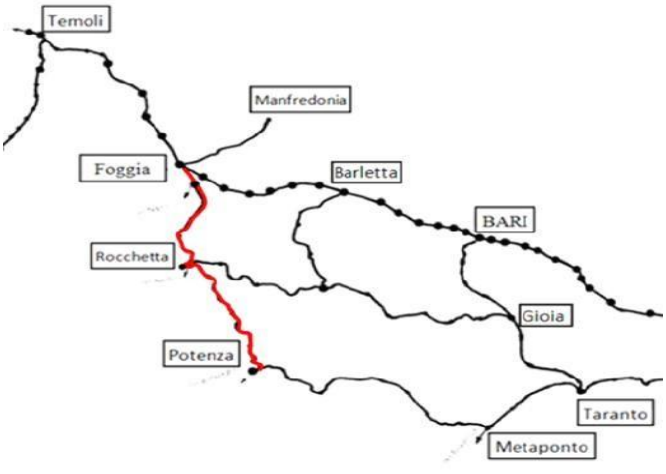
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Sottoprogetto 1: il 1 marzo 2020 sono stati attivati il PRG e l'ACC di Rocchetta, e sono state pertanto conseguite tutte le attivazioni previste.Sottoprogetto 2:- Lotto 1.1 «Elettrificazione Foggia – Rocchetta – S. Nicola di Melfi»: completata la progettazione esecutiva e la relativa attività negoziale. Il contratto d'appalto di sola esecuzione è stato stipulato il 20 ottobre 2021; per l'avvio lavori si è in attesa del riscontro del MiTE sulle verifiche di ottemperanza al DM VIA.- Lotto 1.2 «Elettrificazione Rocchetta- Potenza»: completata la progettazione definitiva; attività negoziale per appalto integrato tuttora in corso per effetto di ricorsi giudiziari dinanzi a TAR e Consiglio di Stato. - Lotto 2 «Interventi di velocizzazione sulla Foggia – Potenza: consolidamento sede, soppressione PL, rettifiche»: Progettazione esecutiva in corso, seguirà iter autorizzativo relativo alle sole parti variate nel passaggio da PD a PE e successiva attività negoziale per appalto di sola esecuzione. - Lotto 5 «SCMT»: fase realizzativa in corso. - «Sottopasso Candela»: è in corso lo sviluppo del progetto definitivo.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

A seguito dei lavori, sarà possibile garantire, come da Accordo Quadro, servizi orari Potenza - Melfi, Melfi - Foggia e Bella/Muro – Potenza Superiore, sommati a servizi «spot» veloci Foggia – Potenza. Per la migliore gestione dei rotabili saranno realizz



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

Basilicata

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1674: Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariali	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Ammodernamento Potenza-Foggia 1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti	X				X	X					X	X								X					
Ammodernamento Potenza-Foggia 2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	X				X	X					X	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
365,00	365,00	di cui:	50,00	0,00	205,00	110,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
335,00				30,00			365,00

L'incremento del costo a vita intera del Progetto è conseguente all'inserimento nello stesso delle progettazioni per la variante S. Nicola di Melfi, nonché delle opere di viabilità per la soppressione dei passaggi a livello richieste dalla Regione Basilicata

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
323,00				42,00		365,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento e alla realizzazione delle opere di viabilità in ambito comuni di Barile e Rionero in Vulture funzionali alla soppressione del PL ubicato alla pk 73+295 e alla progettazione della variante di Melfi (finanziamento FSC21-27 delibera CIPESS n.1/2022)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico: Costo	Risorse	Fabbis.	OGV: Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Produzione: Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ammodernamento Potenza-Foggia 1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti	52,27	52,27	0,00	240,94	-188,68	119,79	81,32	56,57	10,38	7,35	5,05	4,33	-275,02
Ammodernamento Potenza-Foggia 2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	312,73	312,73	0,00	250,19	62,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	312,73
	365,00	**365,00**	**0,00**	**491,13**	**-126,13**	**119,79**	**81,32**	**56,57**	**10,38**	**7,35**	**5,05**	**4,33**	**37,71**

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale: Prog.Prel. Inizio	Prog.Prel. Fine	Prog.Def. Inizio	Prog.Def. Fine	Prog.Esec. Inizio	Prog.Esec. Fine	Attiv.Negoz. inizio	Attiv.Negoz. Fine	Esecuzione Inizio	Esecuzione Fine	Funzionalità	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
Ammodernamento Potenza-Foggia 1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti	J19B12000040001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2020	n.a.	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1674: Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento

Ammodernamento Potenza-Foggia 2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	J19B12000040001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10-2026	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0271A: Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Prima faseVelocizzazione della tratta a semplice binario tra Bicocca e Augusta, comprendente la realizzazione di variante di tracciato, 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. Seconda fase Variante Gornalunga, necessaria per risolvere criticità idrauliche sulla linea.

Il progetto di velocizzazione prevede, essenzialmente, l'adeguamento delle curve attuali mediante variazioni della sopraelevazione e dei raccordi di transizione e la realizzazione delle seguenti varianti di tracciato:- Variante Lentini Diramazione (km 248+296 – km 249+511);- Variante 1 (km 251+916 – 252+667);- Variante Lentini (km 253+831 – km 255+684);- Variante 2 (km 262+317 – km 262+747);- Variante Agnone (km 263+358 – 264+205);- Variante Brucoli (km 274+294 – km 275+292).

La linea Catania-Siracusa inizia alla periferia sud di Catania (stazione di Bicocca) costeggia l'area dell'aeroporto della città etnea e attraversa la piana di Catania, nella quale scorre il fiume Simeto, in direzione di Lentini e della piana omonima.La piana di Catania è una vasta conca, per secoli paludosa e desertica, delimitata dagli ultimi contrafforti dei monti Erei ed Iblei e a nord dalle estremità del massiccio vulcanico dell'Etna.L'area è, ancora oggi, scarsamente popolata e ciò ha favorito le colture estensive basate sulla cerealicoltura e il pascolo transumante. Nelle zone più vicine a Catania e lungo la fascia costiera si sono invece insediate rilevanti attività industriali e grandi infrastrutture, numerose, particolarmente nei pressi della foce del Simeto, sono le case di villeggiatura sorte negli ultimi decenni.In prossimità di Lentini il tracciato devia bruscamente verso est, e quindi verso la costa e raggiunge, fiancheggiando le pendici dei monti Iblei, Agnone.Il tavolato ibleo è costituito da rilievi dalle forme smussate. Verso nord ha limiti incerti: il passaggio tra i versanti collinari e la Piana di Catania è invece brusco e caratterizzato da fratture, specie tra Scordia, Francofonte e Lentini, retaggio delle alluvioni quaternarie che s'insinuano fin sotto la massa montuosa formando una specie di conca. I confini ad est sono strutturati da terrazze degradanti dai 600 m ai 200 m che si allungano verso il litorale presso il quale si aprono le piane di Lentini, d'Augusta e di Siracusa.Lasciata la stazione d'Agnone, la linea fiancheggia, in un primo tratto, la costa per poi spostarsi più all'interno fino ad Augusta. Il paesaggio costiero ha subito negli ultimi anni una forte e incontrollata pressione insediativa costituita sia da case per la villeggiatura sia da edilizia residenziale. Le aree attraversate dal progetto sono caratterizzate da una prevalente morfologia di altipiani che si affacciano sul Mar Ionio. Le linee guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) suddividono il territorio siciliano in 17 ambiti differenziati tra loro in base ai caratteri strutturali morfologici del paesaggio. Il tratto dilinea ferroviaria Bicocca-Augusta attraversa due ambiti diversi: l'ambito territoriale 14 "Area della pianura alluvionale catanese" e l'ambito territoriale 17 "Area dei rilievi e del tavolato ibleo", e indettaglio:- da pk 234+640 (inizio progetto) a 263+500 l'ambito 14 Area della pianura alluvionale catanese;- da pk 263+500 a 266+000 un territorio, al limite tra l'ambito 14 ed il 17, in cui i caratteri peculiari dell'uno e dell'altro si contaminano;- da pk 266+000 a 280+000 (fine I lotto) l'ambito 17 Area dei rilievi e del tavolato ibleo;AREE SIC E ZPSI siti Natura 2000 potenzialmente interessati nelle attività di costruzione della linea sono:- Zone di Protezione Speciale ZPS ITA070029 "Biviere di Lentini, tratto mediano e foce del Fiume Simeto e area antistante la foce";- Siti di Importanza Comunitaria SIC ITA 070001 "Foce del Simeto e Lago di Gornalunga".Nel tratto tra km 238+500 e km 239+000, la linea ferroviaria sistente attraversa il Fiume Simeto, tutelato dalla ZPS ITA070029 e dal SIC ITA 070001, ed il progetto prevede limitati interventi di manutenzione dell'opera d'arte consistenti nel rifacimento degli strati superficiali di protezione del ferro della attuale travata metallica. Non sono previste modifiche del piano ferro.In merito ai suddetti siti Natura 2000, si evidenzia che la procedura di Valutazione di Incidenza presso la Regione Sicilana è stata espletata nel corso sia del progetto preliminare che del definitivo.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Prima fase: attivata a dicembre 2020; in corso i lavori di completamento.Seconda fase Variante Gornalunga: fase realizzativa in corso.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto, unitamente al completamento degli interventi di velocizzazione nella tratta Giampilieri – Fiumefreddo, consentirà una riduzione dei tempi di viaggio stimabile in circa 14' tra le località di Messina C.le e Siracusa, nonché un miglioramento de

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0271A: Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Velocizzazione tratta Bicocca-Augusta					X	X	X	X			X	X				X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
93,32	93,32	di cui:	13,53	0,00	0,00		79,79	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
93,32							93,32

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
88,00				5,32		93,32	Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico: Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	OGV: Impegni	Pagam.	Produzione: Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione tratta Bicocca-Augusta	93,32	93,32	0,00	69,69	23,63	53,83	49,18	34,28	8,40	5,78	1,28	0,44	5,20
	93,32	**93,32**	**0,00**	**69,69**	**23,63**	**53,83**	**49,18**	**34,28**	**8,40**	**5,78**	**1,28**	**0,44**	**5,20**

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0271A: Velocizzazione Catania-Siracusa 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				
Velocizzazione tratta Bicocca-Augusta	J11H03000150001	Esercizio	1-2027	2-2028	12-2010	2-2028	9-2012	12-2019	3-2015	1-2022	11-2015	3-2024	11-2020	n.a.	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0271B: Velocizzazione Catania-Siracusa completamento

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

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 consistono nella velocizzazione della tratta a semplice binario tra Augusta e Targia, comprendente la realizzazione di variante di tracciato, la correzione di curve, interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria.

Nelle stazioni di Megara e Priolo è stata prevista la velocizzazione degli scambi di comunicazione tra il binario di corsa ed il binario di precedenza, con la sostituzione degli scambi esistenti con deviatoi 60 UNI/400/0.074 che consentono l'ingresso in deviata dei treni alla velocità di 60 km/h, nonché la realizzazione di tronchini di sicurezza in corrispondenza dei binari di precedenza.Per la stazione di Targia è prevista la velocizzazione della radice lato Catania mediante la sostituzione dei deviatoi sul binario di corsa con una comunicazione tipo 60UNI/1200/0.040, per consentire l'ingresso in deviata alla velocità di 100 km/h.

Dopo Augusta, in direzione Siracusa, il tracciato segue la costa, attraversa l'agglomerato industriale del polo petrolchimico di Priolo–Melilli e giunge all'insediamento artigianale di Targia.Gli impianti industriali d'Augusta - Priolo - Melilli hanno profondamente modificato il paesaggio e l'ambiente, con evidenti effetti di degrado ambientale.In generale l'area attraversata dalla linea è caratterizzata dalla presenza di un patrimonio storico ed ambientale d'elevato valore: le zone costiere, che ancora conservano tracce del sistema dunale; gli habitat delle foci e degli ambienti fluviali; le caratteristiche "cave"; gli ampi spazi degli altopiani che costituiscono un paesaggio agrario unico. Il tracciato della linea da Augusta a Targia, include il Sito "SIC" TA090014 Saline di Augusta.La linea, realizzata nell'ultimo decennio del XIX secolo, interseca le saline in due tratti compresi fra il km 280+350 ed il km 282+300. Nello stesso intervallo si trova la stazione di Augusta. I lavori per la velocizzazione non comportano sostanziali modifiche alla situazione attuale se non quelle determinate dall'adeguamento del piano di stazione alle norme di sicurezza e dalla necessità di consolidamento del rilevato ferroviario.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Approvata dal CIPE la progettazione preliminare. Il progetto è attualmente sospeso per mancanza di finanziamenti.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza e miglioramento della regolarità della circolazione.



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0271B: Velocizzazione Catania-Siracusa completamento

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P253: Potenziamento collegamenti bacino di Augusta

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede la realizzazione di una variante di tracciato della linea Messina-Siracusa, in prossimità della città di Augusta, e di una nuova stazione ubicata fuori dal centro abitato ma in zona di nuova espansione.

La stazione di Augusta è posizionata sulla direttrice ferroviaria che collega tra di loro i due capoluoghi di Catania e Siracusa. Il tracciato della linea in corrispondenza dell'attraversamento del territorio comunale augustano è formato da una serie di curve e controcurve che hanno permesso di avvicinare la ferrovia al nucleo storico della città, costituito dall'Isola delle Palme, prima isola minore della Sicilia per numero di abitanti.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Avviato il PFTE

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La variante di Augusta consente di eliminare le interferenze tra l'IFN ed il tessuto urbano dell'omonima città. In tale contesto, vista la delocalizzazione della stazione, dovranno essere previste opportune dotazioni ai fini dell'intermodalità.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Bypass di Augusta	X	X									x	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
60,00	60,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P253: Potenziamento collegamenti bacino di Augusta

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
60,00							60,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
60,00						60,00

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Bypass di Augusta	60,00	60,00	0,00	58,14	1,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50
	60,00	**60,00**	**0,00**	**58,14**	**1,86**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,50**

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					
Bypass di Augusta	J51B21001950006	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	3-2022	6-2023	-	6-2023	-	-	-	-	-	-	12-2026				

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0315: Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento comprende le modifiche alle curve e varianti di tracciato per aumentare la velocità di percorrenza, soppressione di 2 PL e opere tecnologiche connesse all'intero intervento. L'intervento si sviluppa in due fasi: 1^ fase: rettifiche e varianti tratta Siracusa- Fontanebianche; 2^ fase: rettifiche e varianti tratta Fontanebianche -Noto. Metroferrovia tratta Genisi - Ragusa e collegamento al porto di Pozzallo.

In sintesi, le opere progettate in fase preliminare sono le seguenti: - rettifiche di tracciato e varianti nella tratta Siracusa - Noto: - Velocizzazione Siracusa – Fontanebianche (lunghezza 7,8 km); - Variante Fontanebianche (lunghezza 7,8 km); - Velocizzazione Avola-Noto (lunghezza 9,1 km); - Variante Noto (lunghezza 4,4 km).

Il tracciato della relazione Siracusa - Gela segue il corridoio naturale della pianura che costeggia tutto il versante sud-est, per poi introdursi nella zona più montuosa di Ragusa. L'orografia sfavorevole ha comportato il ricorso frequente a gallerie e a pontiper l'attraversamento dell'alveo di fiumi e di valloni. Sulla tratta in esame ci sono 22 località di servizio, di cui 14 stazioni, 1 fermata e 7 posti movimento. Sulla tratta in esame ci sono 96 P.L., di cui 24 manovrati, 51 automatici e 21 privati.Dal punto di vista del sistema ambientale e fisico, le due aree fondamentali del sistema delle aree protette interessate dal tracciato di progetto, tutelate come riserve regionali e contemporaneamente proposte come siti di interesse comunitario, sono costituite dall'area del fiume Ciane e dall'area del fiumeCassibile. Nel tratto Sircausa-Fontane Bianche la linea attraversa, rimanendo comunque all'interno della sede esistente, un'area di rilevante interesse naturalistico, protetta dalla Regione Sicilianaattraverso l'istituzione di una Riserva Naturale e proposta quale sito di interesse comunitario Riserva Naturale OrientataFiume Ciane e Saline di Siracusa (elemento della rete Natura 2000, proposto SIC ITA090006 denominato "Fiume Ciane e Saline di Siracusa. Nell'ambito della variante di tracciato "Fontane Bianche", nel territorio di Siracusa, il tracciato ferroviario attraversa un'area di rilevante interesse naturalistico, protetta dalla Regione Siciliana attraverso l'istituzione di una Riserva Naturale gestita dall'Azienda Foreste Demaniali della Regione Sicilia, e proposta quale sito di interesse comunitario (elemento della rete Natura 2000 che si estende sulla superficie di 5210 ettari lungo il fiumeCassibile: proposto SIC ITA090007 denominato "Cava Grande del Cassibile, Cava Cinque Porte, Cava e Bosco di Baulì"). Tra le progressive km 9+780 e km 12+700 il tracciato attraversa un'area identificata dal PRG di Siracusa come area di valenza paesaggistica ed ambientale a vocazione agricola; il regime di tutela è sostanzialmente mirato alla formazione di un'area cuscinetto di protezione alla Riserva Naturale Orientata Cava Grande del Cassibile.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Sviluppato nel 2007 il Progetto Preliminare. Intervento sospeso per mancanza di finanziamenti.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento regolarità della circolazione e riduzione tempi di percorrenza.



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0315: Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela

Intervento / Opere funzionali

PNRR
Interventi commissariati
Accordi Internazionali
Accordi EE.LL.
Fondo Sviluppo e Coesione
AQ per l'utilizzo della capacità
UE - workplan corridoi TEN-T
Cofinanziamenti UE
Altri Provvedimenti*
Tavoli tecnici di ascolto
Allegato MMS al DEF
Invariante
Project review in conclusa
Project review in corsoda avviare
Progetto di fattibilità
Alta Velocità (AV)
Completamento valichi alpini
Sviluppo corridoi TEN-T
Potenziamento connessioni merci
Sistemi regionali e metropolitani
Sviluppo tecnologico
Adeguamento a standard tecnici
Resilienza al climate change
Accessibilità e qualità stazioni
Coesione sociale e territoriale

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
200,00	0,32	di cui:	0,32	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	199,68	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
200,00							200,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,32						0,32

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela	200,00	0,32	199,68	190,39	9,61	0,31	0,31	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	20,15
	200,00	**0,32**	**199,68**	**190,39**	**9,61**	**0,31**	**0,31**	**0,31**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**20,15**

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 Siracusa-Ragusa-Gela	J14F05000040001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2^ fase: rettifiche e varianti tratta Fontanebianche-Noto	ANNULLATO	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0242: Velocizzazione Palermo - Agrigento

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

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 rettifica 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. E' inoltre prevista la realizzazione di un nuovo tratto di linea in variante tra Roccapalumba e Caltanissetta Xirbi (variante "Lercara").

gli interventi della velocizzazione sono compresi tra le stazione di Fiumetorto e Agrigento, lungo la linea ferroviaria esistente, che segue per buona parte i bacini del Fiume Torto e del Fiume Platani, in zone poco urbanizzate. L'opera più significativa è la galleria Lercara (2788 m), all'interno della variante Lercara

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

La velocizzazione è stata attivata a dicembre 2017, con la Variante Lercara. In corso le attività di completamento inerenti le tecnologie.

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.Tutti gli interventi inseriti nel progetto creano condizio



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP				Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba, Variante Lercara e altri interventi minori				X	X						X	X								X				
Variante Lercara e altri interventi minori				X	X						X	X								X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0242: Velocizzazione Palermo - Agrigento

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
167,50	167,50	di cui:	7,34	0,00	0,00		0,00	160,16	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
167,50							167,50

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
167,50						167,50

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba, Variante Lercara e altri interventi minori	167,50	167,50	0,00	146,52	20,98	167,96	161,85	162,49	2,63	0,89	0,09	0,29	0,18
	167,50	**167,50**	**0,00**	**146,52**	**20,98**	**167,96**	**161,85**	**162,49**	**2,63**	**0,89**	**0,09**	**0,29**	**0,18**

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, Variante Lercara e altri interventi minori	J11H02000060001	Esercizio	6-2008	-	-	-	10-2013	9-2014	1-2005	11-2012	7-2003	12-2017	4-2005	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P247: Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'investimento interessa la tratta Lercara-Agrigento e si propone di ottimizzare gli interventi pregressi e di sviluppare le migliori sinergie con quelli in corso, intervenendo sulle performance delle opere d'arte e del sedime, al fine di rendere coerenti le prestazioni dell'infrastruttura con il piano di sviluppo dei servizi ferroviari, consentendo pertanto una maggiore capacità di trasporto e maggiore competitività rispetto ad altri vettori.E' inoltre previsto il ripristino, a fini turistici, della linea Agrigento Bassa-Porto Empedocle, attualmente sospesa all'esercizio commerciale. L'investimento in esame comprende interventi multidisciplinari di mantenimento/potenziamento dell'infrastruttura con particolare riferimento al corpo stradale ed alla sede.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In fase di conclusione le indagini sulle opere d'arte ed i rilevati.Avviate indagini per intervento di MS di alcune gallerie della linea Agrigento Bassa – Porto Empedocle;Avviati lavori di rinnovo binario e risanamento massicciata tratti allo scoperto linea Agrigento Bassa – Porto Empedocle.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento infrastrutturale in grado di migliorare le caratteristiche della linea in termini di codifica di massa assiale consentiranno la circolazione di nuove tipologie di materiale rotabile, a beneficio del comfort e della capacità di trasportoL'inc



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa	X										x	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P247: Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa

100,00	100,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
100,00							100,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
100,00						100,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa	100,00	100,00	0,00	80,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	100,00	**100,00**	**0,00**	**80,00**	**20,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**100,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa	J64E22000010001	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I162: Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi 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.Gli interventi consistono in:- modifica alla geometria del tracciato con aumento della velocità di fiancata;- potenziamento infrastrutturale mediante modifiche al corpo stradale e alle opere di difesa;- adeguamento ai nuovi standard tecnologici;- velocizzazione degli itinerari in deviata nelle principali località sede di incrocio.

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.IL'epoca di costruzione della linea risale agli inizi del secolo scorso (1930). Tutti i deviatoi 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.

L'intervento è di rispristino della linea ferroviaria, quindi ripercorre lo stesso tracciato attuale, in zone scarsamente urbanizzate, tranne l'opera di sostituzione del PL di Trapani. L'orografia è di tipo collinare.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Per gli interventi di Ripristino della linea e realizzazione del sottopasso stradale di Via Sieli, nel IV trimestre 2021 sono state esperite le gare per l'affidamento di progettazione esecutiva ed esecuzione. La consegna delle prestazioni del progetto di ripristino è avvenuta il 22 febbraio 2022. La consegna delle prestazioni del sottovia di Trapani avverrà entro il primo quadrimestre 2022.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi creano le condizioni per il ripristino del servizio commerciale sulla tratta Alcamo – Trapani via Milo e per una velocizzazione dei servizi. A seguito degli interventi realizzati, si ipotizza un tempo di percorrenza minimo tra Palermo e Tr



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I162: Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P236: Elettrificazione della tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani della linea Palermo - Trapani " via Milo"

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione delle opere necessarie all'elettrificazione della linea Palermo – Trapani via Milo, nella tratta tra Cinisi e Trapani, per una lunghezza complessiva di circa 87 Km. L'intervento prevede la realizzazione di 4 nuove Sottostazioni Elettriche localizzate nelle località di Partinico, Alcamo D.ne, Bruca e Milo, nonché una cabina TE in corrispondenza di Piraineto, posta a 5 Km dalla SSE esistente di Carini funzionale alla diramazione della linea dal Passante ferroviario di Palermo già in esercizio.

Gli interventi previsti si effettuano sulla linea ferroviaria esistente che attraversa l'area occidentale della Regione Sicilia

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Il Progetto definitivo per l'elettrificazione (contabilizzato su altro progetto) è stato inviato a gennaio 2020 al Ministero dell'Ambiente per verifica preliminare. A seguito del riscontro, nel Marzo 2021 è stata formalizzata istanza di verifica di assoggettabilità a VIA.Ad aprile 2021 è stato inviato il progetto al Provveditorato OOPP per il parere di competenza. Il 29 giugno 2021 il CTA ha espresso parere favorevole con prescrizioni.Nel Dicembre 2021 il MIMS con Decreto prot. MATTM-2021-472 ha comunicato che il progetto è stato escluso dalla procedura di Impatto Ambientale.L'avvio della conferenza dei servizi è previsto nel mese di Maggio 2022.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Al termine degli interventi di elettrificazione del collegamento Palermo-Trapani via Mila, le IF potranno impiegare materiali rotabili elettrici, in alternativa/sostituzione degli attuali treni diesel, caratterizzati da maggiori disponibilità in termini



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Elettrificazione tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani	X	X				X					X	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P236: Elettrificazione della tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani della linea Palermo - Trapani " via Milo"

85,00	85,00	di cui:	20,40	0,00	0,00	64,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
85,00							85,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
85,00						85,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Elettrificazione tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani	85,00	85,00	0,00	79,30	5,70	0,96	0,10	0,00	0,00	0,00	0,75	0,06	2,00
	85,00	**85,00**	**0,00**	**79,30**	**5,70**	**0,96**	**0,10**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,75**	**0,06**	**2,00**

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			
Elettrificazione tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani	J64C20002310001	Attività negoziale	-	-	-	-	-	-	9-2022	3-2023	3-2023	6-2026	11-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P074: Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

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 consistono in opere di velocizzazione e razionalizzazione su alcuni impianti delle tratte a semplice binario delle linee Palermo-Messina (tratta Pollina – Giojosa Marea) e Messina-Catania-Siracusa (tratta Giampilieri – Giarre) attraverso: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 telecomandabilirinnovo garitte di Blocco Automatico (BAcc).

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).

Gli interventi sono localizzati nelle stazioni oggetto di intervento di ammodernamento e velocizzazione

STATO DI ATTUAZIONE

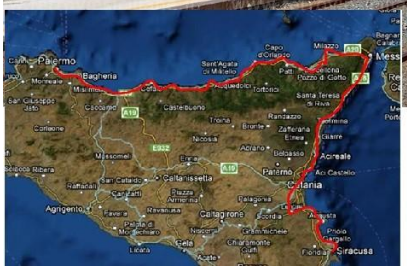
attualità dati: 31/03/2022

In corso la fase realizzativa.Buona parte degli interventi sono stati eseguiti: il sottopasso di Letojanni, il BACC Milazzo - Barcellona , il sottopasso di Villarosa, i sottopassi di S. Stefano, Tusa, Caronia e Pollina, le opere civili a Capo D’Orlando, dove sono stati installati gli ascensori e le modifiche al piano del ferro nella stazione di Tusa.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Recupero tempi di percorrenza nella relazioni Palermo – Catania (fino a 5'), Messina-Palermo (fino a 10') e Messina-Siracusa (fino a 5').





Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP				Obiettivi strategici									
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa				X	X	X					X	X				X								

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P074: Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
53,00	53,00	di cui:	37,70	0,00	15,30		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
53,00							53,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
53,00			-4,70		4,70	53,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	53,00	53,00	0,00	48,71	4,29	30,37	25,59	3,13	4,56	6,28	5,14	6,12	6,75
	53,00	**53,00**	**0,00**	**48,71**	**4,29**	**30,37**	**25,59**	**3,13**	**4,56**	**6,28**	**5,14**	**6,12**	**6,75**

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Potenziamento e velocizzazione Messina – Palermo e Messina - Siracusa	J27I12000190001	33,00	33,00	100%	20,09	61%	Realizzazione
Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania (e altre linee)	J17I12000380001	20,00	20,00	100%	6,87	34%	Realizzazione
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa		53,00	53,00	100%	26,96	51%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P232: Ripristino linea Caltagirone - Gela

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nella ricostruzione del viadotto al km 326+645 (oggetto di crollo e demolizione) e consolidamento di ulteriori 10 viadotti, interventi su opere d'arte minori e gallerie con miglioramento sicurezza, messa a norma stazione di Niscemi, interventi di ripristino agli impianti ferroviari.L'intervento è suddiviso in due fasi:Caltagirone – Niscemi Niscemi - Gela

L'intervento di rispristino della linea ferroviaria compresa tra Caltagirone e Gela ripercorre lo stesso tracciato attuale. Si sviluppa nei territori provinciali di Catania e Caltanissetta. L'orografia è di tipo collinare.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

1^ Lotto Caltagirone-Niscemi:In corso di progettazione esecutiva la ricostruzione del viadotto al km 326+645;In corso la gara per il consolidamento di 5 viadotti;Avviata la PFTE arricchita per il consolidamento della sede;2^ Lotto Niscemi – Gela:Consegnata la PD di 7 viadotti da consolidare; Ultimata la PFTE delle opere di sede. In avvio l'arricchimento della PFTE per la successiva fase di gara che sarà unica, sia per il consolidamento della sede che per i viadotti.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi creano le condizioni per il ripristino del servizio commerciale sulla tratta Caltagirone – Gela.Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 0 treni/h a 6 treni/h per senso di marciaCollegamento del bacino di Gela e Ca



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Ripristino linea Caltagirone - Gela	X			X							X								X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
265,00	265,00	di cui:	18,61	0,00	90,00	156,39	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P232: Ripristino linea Caltagirone - Gela

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
265,00							265,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
265,00						265,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ripristino linea Caltagirone - Gela	265,00	265,00	0,00	228,39	36,61	14,49	3,25	0,00	0,55	1,55	0,43	0,68	7,14
	265,00	**265,00**	**0,00**	**228,39**	**36,61**	**14,49**	**3,25**	**0,00**	**0,55**	**1,55**	**0,43**	**0,68**	**7,14**

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 Caltagirone - Gela	J64G18000140001	Esecuzione	5-2020	3-2023	12-2018	12-2020	-	-	-	-	6-2019	9-2019	8-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P248: Raddoppio Decimomannu-Villamassargia

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di raddoppio della tratta Decimomannu – Villamassargia, sulla quale confluiscono i servizi Cagliari-Iglesias e Cagliari-Carbonia. L'intervento, previsto anche nell'ambito dell'Accordo Quadro TPL tra RFI e Regione Sardegna, si estende per circa 30 km e prevede la realizzazione del raddoppio di binario tra le due località di servizio e la soppressione dei passaggi a livello esistenti.

L'intervento è articolato in due lotti funzionali:- 1^ fase: raddoppio tratta Decimomannu-Siliqua- 2^ fase: raddoppio tratta Siliqua-Villamassargia

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso il progetto di fattibilità tecnico – economica di 1° fase finalizzato al consolidamento della scelta del tracciato di progetto che, a causa di preesistenti criticità idrauliche connesse alla morfologia del territorio, potrebbe non essere del tutto in affiancamento al tracciato esistente. Attualmente sono in corso approfondimenti di tali aspetti idraulici.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi permetteranno di incrementare la capacità dell'infrastruttura creando le condizioni per un potenziamento del servizio ferroviario sulle relazioni Cagliari – Carbonia/Iglesias, in coerenza con quanto sottoscritto nell'ambito dell'Accordo Qua



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
1^ fase (tratta Decimomannu-Villa Speciosa)	X										x	X								X					
2^ fase					X						x	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
230,00	210,00	di cui:	80,00	0,00	0,00	130,00	0,00	0,00	20,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P248: Raddoppio Decimomannu-Villamassargia

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
230,00							230,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
130,00				80,00		210,00	Le nuove risorse sono destinate ad opere anticipate degli interventi di fase 2

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase (tratta Decimomannu-Villa Speciosa)	130,00	130,00	0,00	123,69	6,31	2,30	0,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	1,00
2^ fase	100,00	80,00	20,00	96,90	3,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	230,00	**210,00**	**20,00**	**220,59**	**9,41**	**2,30**	**0,34**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,01**	**1,00**

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 Decimomannu-Villa Speciosa)	J74E21000940009	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	8-2021	10-2023	-	-	11-2023	6-2024	-	-	-	-	11-2026	-	-	-
2^ fase	J74E21000940009	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2027	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P201: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario, la realizzazione di sottopassi e l'adeguamento dei marciapied. Dal punto di vista tecnologico generalmente è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione e l'adeguamento dei sistemi di Informazione al Pubblico. E' prevista inoltre l'elettrificazione di tratte a trazione diesel i, e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Le principali realizzazioni riguardano:- nuova fermata di Settimo di Rende - Montalto Uffugo servita da 1 treno/h- metroferrovia di Ragusa- upgrade tecnologico Vitulano-Apice- Nuova fermata Acireale - Bellavista- Sistema di Comando e Controllo (SCC) del nodo di Palermo e delle 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

Gli interventi interessano l'intero terrirorio delle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

L'attivazione dell'SCC sulle direttici 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.Fermata Acireale BellavistaIn corso le attività negoziali, ad aprile scadrà il termine per la presentazione delle offerte da parte degli Operatori Economici.Metroferrovia di RagusaIn corso le attività negoziali per la fase 1a (stazione di Ragusa e fermata di Colajanni);In corso l'iter autorizzatorio della fase 1b del 1^ lotto (stazione di Cisternazzi);In corso l'approvazione della Progettazione Definitiva della seconda fase.Upgrade tecnologico Vitulano-AppiceProgettazione da avviare.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione delle opere permetterà il conseguimento dei seguenti benefici: miglioramento dell'accessibilità al sistema ferroviario, con l'inserimento delle nuove fermate e la rifunzionalizzazione delle esistenti;conseguente maggiore competitività d



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo
Molise
Campania
Puglia
Basilicata
Calabria
Sicilia
Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P201: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X		X	X		X	X		X	X			X				X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.504,48	702,12	di cui:	545,68	0,00	12,81	13,45	41,35	88,83	77,36	225,00	500,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
650,03	-63,45	13,45				904,45	1.504,48

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 4 bacini regionali.Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro di interventi (CUP J66J17000390001) connessi al Piano resilienza linee ed impianti sud finanziato dal PNRR (vedi A1004E)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
594,60	-63,45	13,45	-1,27	187,75	-28,97	702,12

Le nuove risorse sono destinate al potenziamento della linea tirrenica nel Cilento, ala 2 ^fase della metroferrovia di Ragusa e altri interventi sulla rete siciliana, nonchè al completamento funzionale degli interventi già avviati e prime realizzazione di interventi richiesti nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto degli stakeholders

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento tirrenica Cilento	50,00	50,00	0,00	40,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00
Piano resilienza PNRR Interventi nelle regioni del Sud	101,26	99,20	2,06	65,59	35,67	69,83	40,14	4,36	12,59	14,11	2,13	6,63	27,27
Fermata S. Maria di Settimo Rende (CS)	0,15	0,15	0,00	0,11	0,04	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15
Interventi sulle infrastrutture ferroviarie all'interno del territorio della Regione Siciliana	201,91	201,91	0,00	161,53	40,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	201,91
Upgrade tecnologico Vitulano-Apice	70,00	70,00	0,00	57,40	12,60	0,27	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	60,00
Metroferrovia di Ragusa	37,90	37,90	0,00	35,26	2,64	1,45	0,98	0,00	0,00	0,00	0,01	0,95	3,36
Fermata Acireale Bellavista	5,00	5,00	0,00	4,84	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Potenziamento tecnologico linee Sicilia: SCC Palermo-Messina, Messina-Catania-Siracusa e nodo di Palermo	38,50	38,50	0,00	34,58	3,92	34,42	33,85	31,89	1,38	0,26	0,27	0,37	0,00
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole - interventi diffusi	962,58	162,28	800,30	781,41	181,17	125,30	116,03	58,92	11,23	21,10	13,41	13,37	825,41
Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento - Investimenti in ultimazione	37,18	37,18	0,00	17,17	20,01	37,16	34,06	36,95	0,00	0,00	0,01	0,06	0,16
	1.504,48	**702,12**	**802,36**	**1.197,89**	**306,59**	**268,53**	**225,13**	**132,12**	**25,20**	**35,47**	**15,83**	**21,38**	**1.168,26**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti Programma P201: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole							
Fermata S. Maria di Settimo Paola-CS	J54E21003570001	0,15	0,15	100%	0,00	0%	Progettazione
Fermata S. Maria di Settimo Rende (CS)		0,15	0,15	100%	0,00	0%	
Upgrading bacini sud e isole		201,91	201,91	100%	0,00	0%	Progettazione
Interventi sulle infrastrutture ferroviarie all'interno del territorio della Regione Siciliana		201,91	201,91	100%	0,00	0%	
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Palermo)	J66J17000390001	101,26	99,20	98%	47,33	48%	Realizzazione
Piano resilienza PNRR Interventi nelle regioni del Sud		101,26	99,20	98%	47,33	48%	
Upgrading bacini sud e isole		50,00	50,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento tirrenica Cilento		50,00	50,00	100%	0,00	0%	
Upgrading bacini sud e isole		60,00	60,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Upgrade tecnologico Vitulano-Apice	J56E20000020001	10,00	10,00	100%	0,01	0%	Progettazione
Upgrade tecnologico Vitulano-Apice		70,00	70,00	100%	0,01	0%	
Metroferrovia di Ragusa	J44H20001660009	37,90	37,90	100%	0,96	3%	Progettazione
Metroferrovia di Ragusa		37,90	37,90	100%	0,96	3%	
Nuova fermata Acireale - Bellavista	J61J20000180008	5,00	5,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Fermata Acireale Bellavista		5,00	5,00	100%	0,00	0%	
SCC Nodo di Palermo	J77I07000030001	38,50	38,50	100%	34,17	89%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico linee Sicilia: SCC Palermo-Messina, Messina-Catania-Siracusa e nodo di Palermo		38,50	38,50	100%	34,17	89%	
Upgrading bacini sud e isole		819,94	19,94	2%	0,00	0%	Progettazione
Interventi diffusi convenzione con Regione Calabria	J91J05000030002	55,40	55,40	100%	49,05	89%	Realizzazione
DOIT NA– upgrading linee viaggiatori	J97I17000080001	26,00	26,00	100%	18,39	71%	Realizzazione
Upgrading linea Adriatica - DOIT Bari	J87J18000260001	23,00	23,00	100%	22,56	98%	In ultimazione
Upgrading linee viaggiatori - DOIT Reggio Calabria	J27I17000050001	18,33	18,33	100%	9,98	54%	Realizzazione
Miglioramento infrastrutturale - DOIT Napoli - 2018	J97J18000370001	5,16	5,16	100%	5,00	97%	In ultimazione
Liberazione Immobili – DOIT NA - 2014	J97B14000140005	4,30	4,30	100%	4,29	100%	In ultimazione
Liberazione Immobili - DOIT BA - 2016	J87B16000410001	2,64	2,64	100%	2,64	100%	In ultimazione
Liberazione Immobili - DOIT BA - 2017	J87B17000440001	2,38	2,38	100%	1,85	78%	Realizzazione
Liberazione Immobili – DOIT BA - 2014	J87B14000240005	1,50	1,50	100%	1,50	100%	In ultimazione
Liberazione Immobili - DOIT Reggio Calabria - 2014	J27B14000100005	1,34	1,34	100%	1,31	98%	In ultimazione
Liberazione Immobili - DOIT Reggio Calabria - 2017	J27B17000160001	1,16	1,16	100%	1,02	88%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DOIT NA - 2016	J97B16000320001	1,00	1,00	100%	0,89	89%	Realizzazione
DOIT CA – upgrading linee viaggiatori	J74E21001890001	0,30	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Liberazione immobili – DOIT PA - 2016	J67B16000260001	0,13	0,13	100%	0,12	95%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole - interventi diffusi		962,58	162,28	17%	118,61	73%	
SCC Fiumetorto-Messina	J67I07000030001	37,18	37,18	100%	37,02	100%	In ultimazione
Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento - Investimenti in ultimazione		37,18	37,18	100%	37,02	100%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0052: Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento costituisce il completamento del passante ferroviario di Torino, la cui 1^ tratta Torino Lingotto-Porta Susa è stata attivata nel 1999, nonché l'ingresso della linea AV/AC Torino - Milano nel nodo di Torino.Il Progetto comprende la 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, la nuova stazione AV/AC di Torino Porta Susa e la SSE di Torino Bramante.

Nell'ambito della realizzazione del Quadruplicamento Porta Susa – Stura, è stata realizzata una nuova stazione a Rebaudengo, ove le opere civili sono già state predisposte per il futuro innesto della linea GTT per l'aeroporto di Caselle/Lanzo/Ceres

Inquadramento territorialeGli interventi interessano il territorio urbano della Città di Torino. L'interramento della sede ferroviaria tra corso Vittorio Emanuele II (Porta Susa) e corso Grosseto (periferia nord est lato Milano), contestuale al quadruplicamento, ha notevoli ricadute positive sulla riqualificazione del tessuto urbano.Tipologia di opereNuovi tratti di galleria artificiale a doppio binario, con dismissione della corrispondente sede ferroviaria in superficie.

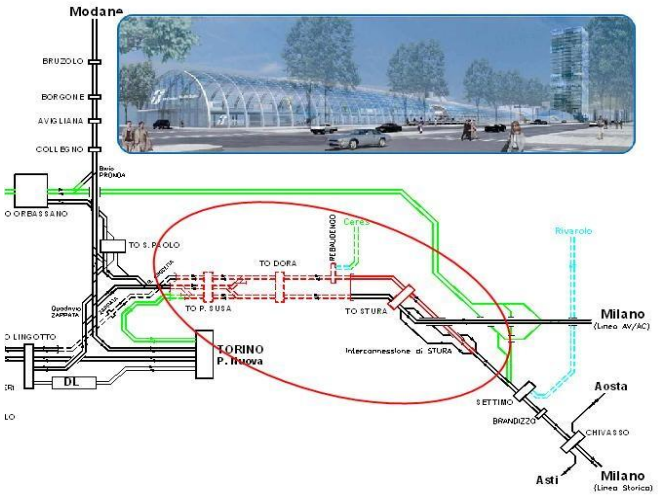
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

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.Nel 2017 è stata ultimata la Progettazione Definitiva delle fermate di Dora e Zappata.E' in corso la realizzazione della SSE di Torino Bramante: in data 13 marzo 2022 è stata attivata una prima fase della SSE come cabina TE.Sono in corso gli interventi di completamento della stazione di Rebaudengo-Fossata.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Aumento capacità dell'offerta e fluidificazione del traffico.



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata, Stazione AV Torino Porta Susa e Nuova SSE Torino Bramante				X			X	X	X				X				X			X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto 0052: Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura

Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa	X	X	X	X
Nuova SSE Torino Bramante	X	X		X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.040,70	1.040,70	di cui:	830,64	0,00	0,00		49,96	160,10	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.040,70							1.040,70

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1.040,70						1.040,70

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata, Stazione AV Torino Porta Susa e Nuova SSE Torino Bramante	1.040,70	1.040,70	0,00	906,16	134,54	1.031,84	1.003,49	1.007,10	2,51	3,26	2,59	5,47	3,80
	1.040,70	**1.040,70**	**0,00**	**906,16**	**134,54**	**1.031,84**	**1.003,49**	**1.007,10**	**2,51**	**3,26**	**2,59**	**5,47**	**3,80**

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, Stazione AV Torino Porta Susa e Nuova SSE Torino Bramante	J11H02000040008	Esercizio	5-2006	7-2016	11-2002	7-2018	4-1996	5-2006	5-2004	10-2019	9-2000	9-2024	12-2012	n.a.	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P216: Completamento fermate SFM Torino

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nella realizzazione di nuove fermate del SFM di Torino:1. «Borgata La Quaglia – Le Gru» all'interno del Comune di Grugliasco; l'attivazione della fermata è collegata all'attivazione del servizio SFM52. Torino San Paolo, sulla linea tra Bivio Crocetta e Torino Orbassano, a servizio della relazione SFM53. Torino S.Luigi Orbassano, a servizio dell'Ospedale S. Luigi, dove si attesterà la nuova linea SFM5 da/per Torino Stura 4. Buttigliera Alta – Ferriera ubicata nel comune di Buttigliera è funzionale al servizio ferroviario SFM35. Opere di completamento delle fermate di Dora e Zappata

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 é 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 interventole 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-Orbasano 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.

Inquadramento territorialeLe nuove fermate previste per l'istituzione della linea 5 del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino interessano l'ambito urbano e della prima cintura ovest della Città, attualmente non copete da servizio ferroviario viaggiatori. Si tratta di zone fortemente urbanizzate.Tipologia di opereLe nuove fermate e il servizio SFM5 vengono realizzate utilizzando per quanto possibile infrastruttura ferroviaria esistente per servizio merci .

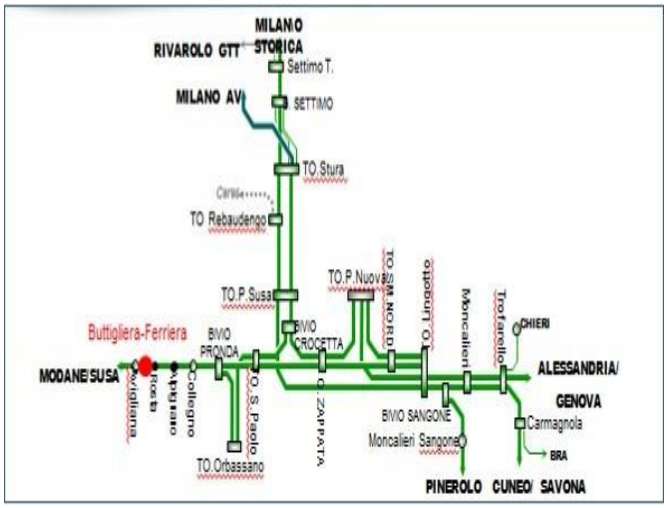
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

1. In corso l'iter autorizzativo (Conferenza dei Servizi)2. Sono in corso le attività propedeutiche all'avvio dell'attività negoziale.3. E' in corso la verifica della Progettazione Esecutiva sviluppata dall'Appaltatore.4. E' in corso la verifica della Progettazione Esecutiva sviluppata dall'Appaltatore.5. Ultimata la Progettazione Definitiva nel 2017, approvata dalla Direzione Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino. E' in corso l'aggiornamento tecno-normativo del progetto.6. Sono in corso le procedure di autorizzazione ambientale (art. 6 comma 9bis D.Lgs 152/2006)

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Collegamento con il servizio di trasporto cittadino di ampie aree a forte urbanizzazione;- Riqualificazione e valorizzazione di ampie aree grazie all' avvicinamento e alla ricucitura del Nodo Metropolitano;- Incremento dell'accessibilità al servizio



	Capacità	
	Velocità	
	Accessibilità	X
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	X
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	X
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P216: Completamento fermate SFM Torino

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Fermata S.Paolo	X			X		X	X				X	X								X					
Fermata Borgata Quaglia - Le Gru	X			X	X	X	X				X	X								X					
Fermata S.Luigi Orbassano	X					X	X				X	X								X					
Fermate Dora e Zappata	X					X	X				X	X								X					
Fermata Ferriera - Buttigliera	X					X	X				X	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
159,00	159,00	di cui:	95,30	0,00	0,70	50,00	0,00	13,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
159,00							159,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
159,00						159,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fermata S.Paolo	30,00	30,00	0,00	28,52	1,48	0,38	0,27	0,00	0,15	0,13	0,00	0,00	0,00
Fermata Borgata Quaglia - Le Gru	16,00	16,00	0,00	15,07	0,93	0,41	0,28	0,00	0,12	0,16	0,00	0,00	0,00
Fermata S.Luigi Orbassano	40,00	40,00	0,00	30,60	9,40	5,13	1,52	0,00	0,02	0,00	0,00	0,33	3,01
Fermate Dora e Zappata	50,00	50,00	0,00	48,38	1,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Fermata Ferriera - Buttigliera	23,00	23,00	0,00	17,44	5,56	16,01	0,57	0,00	0,00	0,01	0,26	0,29	3,01
	159,00	**159,00**	**0,00**	**140,02**	**18,98**	**21,92**	**2,65**	**0,00**	**0,29**	**0,30**	**0,26**	**0,62**	**6,02**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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			

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P216: Completamento fermate SFM Torino

Fermata S.Paolo	J74J17000010001	Progettazione definitiva	-	-	4-2018	1-2023	-	-	4-2022	9-2023	10-2022	3-2026	11-2026	-	-	-
Fermata Borgata Quaglia - Le Gru	J74J17000010001	Progettazione definitiva	-	-	7-2018	5-2022	-	-	6-2022	12-2022	12-2022	1-2025	9-2025	-	-	-
Fermata S.Luigi Orbassano	J74J17000010001	Esecuzione	-	-	4-2021	3-2023	12-2022	3-2023	6-2019	10-2020	12-2020	1-2024	9-2025	-	-	-
Fermate Dora e Zappata	J74J17000010001	Progettazione definitiva (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	11-2022	6-2023	7-2023	2-2025	10-2025	-	-	-
Fermata Ferriera - Buttigliera	J74J17000020001	Esecuzione	-	-	4-2021	3-2023	12-2022	3-2023	6-2020	4-2021	4-2021	1-2024	12-2023	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P217: Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa

Tabella A06-Programmi città 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 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.

Inquadramento territorialeL'intervento interessa il tessuto urbano della Città di Torino e si inquadra nel completamento delle opere infrastrutturali di potenziamento del nodo ferroviario realizzate con il Passante Lingotto-Porta Susa e con il Quadruplicamento Porta Susa-Stura. Tipologia di opereSono previsti la realizzazione di un tratto di galleria a doppio binario di circa 120 metri a completamento di una galleria già realizzata nell'ambito dei lavori del Passante e gli interventi di modifica degli impianti di Porta Susa e Porta Nuova per l'innesto del nuovo tratto di linea

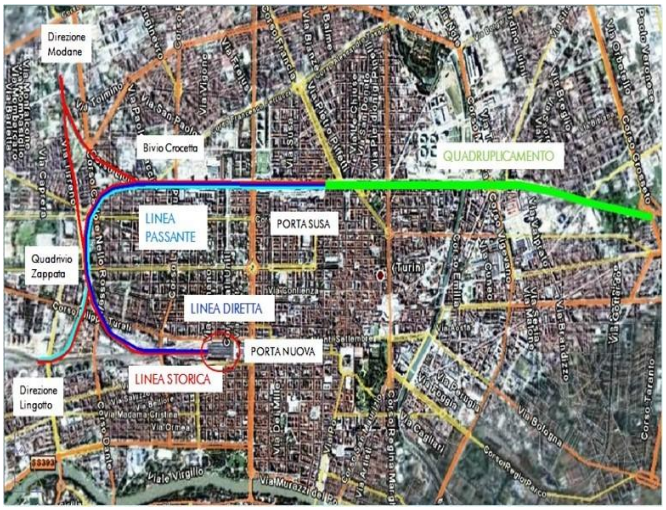
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

E' in corso l'iter di Valutazione di Impatto Ambientale. Avviato in data 15.03.2022 l'iter localizzativo (Conferenza dei Servizi)

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento di capacità, con conseguente possibilità di introduzione di nuovi servizi SFM grazie all'eliminazione dell'interferenza tra relazioni suburbane e merci dirette ad Orbassano/Modane con quelle a lunga percorrenza Torino - Milano e del traffico



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa	X									X	X	X								X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P217: Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
100,00	100,00	di cui:	100,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
80,00			20,00				100,00

L'incremento di costo del progetto é connesso a extra costo connesso alle richieste di adeguamento alle STI 2019 e alla normativa ANSF sui raccordi

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
80,00				20,00		100,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento, e specificatamente all'adeguamento alle STI 2019 e alla normativa ANSF sui raccordi

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	100,00	100,00	0,00	85,10	14,90	2,03	1,44	0,48	0,28	0,72	0,04	0,00	0,20
	100,00	**100,00**	**0,00**	**85,10**	**14,90**	**2,03**	**1,44**	**0,48**	**0,28**	**0,72**	**0,04**	**0,00**	**0,20**

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 linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	J74H17000590001	Progettazione definitiva	-	-	12-2017	6-2023	-	-	11-2022	4-2023	5-2023	7-2026	1-2027	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P080: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Le principali realizzazioni riguardano:-upgrading tecnologico passante di Torino: realizzazione di un nuovo sistema di distanziamento a 4 minuti nel tratto Porta Susa - Rebaudengo Fossata e completo rifacimento del sistema attuale di distanziamento nelle restanti tratte tra le stazioni di Settimo Torinese e Torino Lingotto; realizzazione di nuovi Apparati Centrali Computerizzati di Torino Porta Susa e Torino Stura; realizzazione del nuovo sistema di distanziamento nelle tratte afferenti la stazione di Torino Rebaudengo Fosssata, in considerazione della nuova configurazione d'impianto che prevedrà l'innesto della linea GTT proveniente da Ceres.ACC e PRG Orbassano: realizzazione di un nuovo ACC, propedeutico all'attivazione della nuova fermata S.Luigi Orbassano; modifiche al piano del ferro Fascio Sud con riordino e rifunzionalizzazione dei binari di scalo. Verrà ripristinato il pre-esistente collegamento tra Orbassano Fascio Arrivi e Orbassano Fascio Sud, con realizzazione di un sistema di distanziamento banalizzato

Piemonte

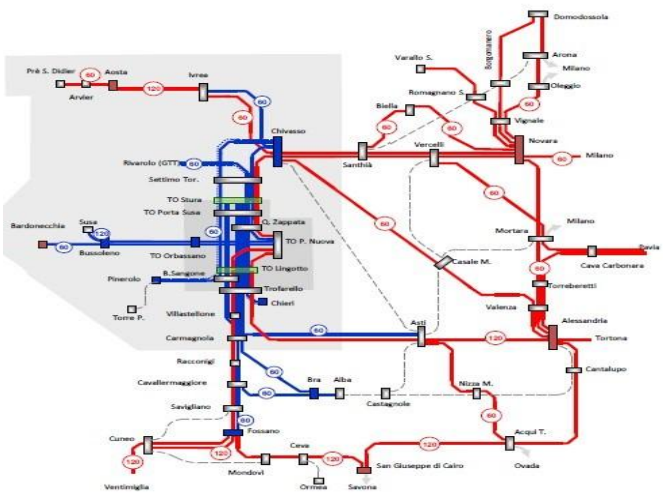
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

1. Il rinnovo del CTC tratta Cantalupo – San Giuseppe di Cairo è stato attivato nel 2019;2. E' in corso la realizzazione del Nuovo Posto Centrale a Torino Lingotto;3. E' stata ultimata l'attività negoziale degli ACC di Torino Stura e Torino Porta Susa compresi gli impianti segnalamento di "piazzale", fabbricati, lavori di piazzale per il rinnovo del sistema di Blocco tra Torino Lingotto - Bivio Settimo e lavori accessori di armamento e TE. A Gennaio 2022 sono state consegnate le prestazioni all'appaltatore è in corso la progettazione esecutiva. E' stato attivato l'ACC di Settimo Torinese

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia» - Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 12 treni/h sul pa



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	X
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P080: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	X					X					X	X			X				X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
435,99	153,73	di cui:	153,73	0,00	0,00		0,00	0,00	72,26	60,00	150,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
523,50		-50,00				-37,51	435,99

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
178,73		-50,00		25,00		153,73

Le nuove risorse sono destinate prioritariamente al completamento funzionale degli interventi già avviati (potenziamento tecnlogico del nodo)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento tecnologico nodo di Torino	89,00	89,00	0,00	81,70	7,30	28,48	12,60	0,73	2,04	1,88	2,05	6,99	7,48
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino - interventi diffusi	346,99	64,73	282,26	286,21	60,78	41,77	31,89	5,88	1,36	5,18	1,96	18,25	289,60
	435,99	**153,73**	**282,26**	**367,91**	**68,08**	**70,25**	**44,49**	**6,61**	**3,40**	**7,06**	**4,01**	**25,24**	**297,08**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico nodo Torino e linee afferenti	J74H17000140001	89,00	89,00	100%	13,49	15%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico nodo di Torino		89,00	89,00	100%	13,49	15%	
Upgrading nodo di Torino		290,11	35,11	12%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Torino - 2021	J67H21008500001	23,17	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Nodo di Torino: adeguamento linea passante interno	J77I10000290001	10,43	10,43	100%	9,14	88%	Realizzazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Torino - 2020	J67F20000190001	10,00	10,00	100%	9,43	94%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Torino - 2019	J67F19000090001	9,20	9,20	100%	6,20	67%	Realizzazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Torino - 2022	J67H22000160001	4,09	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino - interventi diffusi		346,99	64,73	19%	33,19	51%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I181: Quadruplicamento Tavazzano-Lodi

Tabella A06-Programmi città metropolitane

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.Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario tra Tavazzano e Lodi (8 km)da destinare ai servizi regionale di tipo veloce ed alla lunga percorrenza. L'attuale linea rimarrà a servizio prevalentemente delle attuali relazioni suburbane dell'area metropolitana di Milano. Contestualmente saranno modificati gli impianti di Tavazzano e Lodi.

Lombardia

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento. Il progetto è stato confermato nell'intesa sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 20 treni/h per direzioneIncremento della regolarità della circolazione con eliminazione dell'interferenza tra i servizi.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Quadruplicamento Tavazzano-Lodi					X										X	X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
160,00	3,20	di cui:	3,20	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	156,80	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I181: Quadruplicamento Tavazzano-Lodi

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
160,00							160,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
3,20						3,20

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	160,00	3,20	156,80	128,00	32,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	160,00
	160,00	**3,20**	**156,80**	**128,00**	**32,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**160,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0049A: Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nel:- raddoppio del tratto da Milano San Cristoforo ad Albairate/Vermezzo (attivato nel 2009);- realizzazione delle nuova fermate metropolitane di Romolo (attivata nel 2006);- realizzazione della nuove fermata metropolitana di Tibaldi e spostamento fermata Porta Romana all'interno dello scalo ferroviario;- opere di mitigazione ambientale nella tratta Milano Porta Romana – San Cristoforo (Cintura Sud di Milano)- raddoppio della tratta Albairate/Vermezzo-Abbiategrasso mediante realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento rispetto all'attuale, per complessivi 5 km, con soppressione dei passaggi a livello di linea e di stazione;

La linea Milano – Mortara, mantiene la sua caratterizzazione di linea di penetrazione radiale sul nodo di Milano.Il tracciato segue, fondamentalmente, quello della linea attuale adeguandone sia la sede che le opere d'arte.

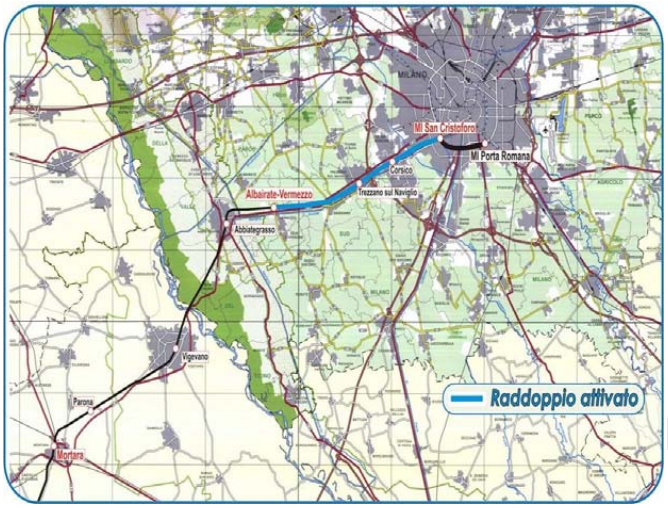
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Fermata di TibaldiE' in corso la realizzazione della fermata.Fermata di Milano Porta RomanaE' in via di ultimazione l'attività negoziale, sono in corso le attività propedeutiche per la consegna delle prestazioni all'AppaltatoreRaddoppio tratta Albairate-AbbiategrassoE' in corso la progettazione definitiva.Opere di Mitigazione ambientale Cintura Sud - Ultimato lo Studio Acustico, è in corso di definizione il tipologico delle barriere da parte del Comune di Milano, a valle sarà avviata la PD.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento capacità della linea;- Incremento della capillarità dei servizi suburbani sulla linea- Miglioramento dell'accessibilità e dello scambio intermodale;- Riqualificazione urbana.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate					X							X							X					
Fermate Porta Romana e Tibaldi					X							X							X					
Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana					X							X							X					
Raddoppio tratta Albairate-Abbiategrasso	X				X							X							X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0049A: Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
388,59	388,59	di cui:	268,59	0,00	0,00	120,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
571,96		-183,36					388,59	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0049B)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
395,00		-3,04			-3,36	388,59	Per memoria - Riattribuzione opere/attività, e relative risorse, nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0049B)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate	196,05	196,05	0,00	145,97	50,07	195,75	189,97	194,08	1,50	0,05	0,03	0,00	0,01
Fermate Porta Romana e Tibaldi	47,54	47,54	0,00	38,04	9,51	17,65	11,20	1,68	0,23	0,04	3,01	8,51	6,59
Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana	25,00	25,00	0,00	23,61	1,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Raddoppio tratta Albairate-Abbiategrasso	120,00	120,00	0,00	92,16	27,84	2,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-47,54
	388,59	**388,59**	**0,00**	**299,77**	**88,82**	**215,40**	**201,18**	**195,76**	**1,73**	**0,09**	**3,04**	**8,51**	**-40,95**

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 Milano S.Cristoforo- Albairate	J31H96000070008	Esercizio	7-2007	12-2007	5-2003	12-2007	-	-	12-2004	12-2005	11-2005	6-2014	12-2009	Conclusa	-	-
Fermate Porta Romana e Tibaldi	J31H96000070008	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	-	-
Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana	J31H96000070008	Progettazione definitiva	-	-	6-2022	10-2023	-	-	3-2023	9-2023	10-2023	3-2027	2-2027	In corso	-	-
Raddoppio tratta Albairate-Abbiategrasso	J31H96000070008	Progettazione definitiva	-	-	11-2021	7-2023	-	-	6-2019	7-2020	-	-	6-2026	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0049B: Raddoppio Milano-Mortara: 2^ fase

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nel completamento, per fasi funzionali, del raddoppio della linea Milano Mortara tra Abbiategrasso e Mortara

La linea Milano – Mortara, mantiene la sua caratterizzazione di linea di penetrazione radiale sul nodo di Milano.Il tracciato segue, fondamentalmente, quello della linea attuale adeguandone sia la sede che le opere d'arte.

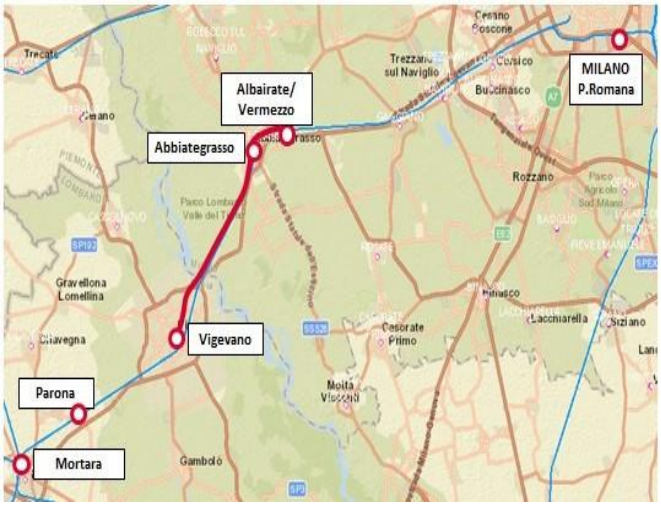
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

La tratta centrale Albairate/Vermezzo (Cascina Bruciata) - Parona, 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 con prescrizioni, secondo le procedure di Legge Obiettivo. Il progetto di raddoppio della tratta Parona - Mortara è stato approvato in Conferenza dei Servizi il 28/10/2002.

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



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
323,12	6,41	di cui:	6,41	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	316,71		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0049B: Raddoppio Milano-Mortara: 2^ fase

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
139,74		183,36					323,12	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0049A)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
0,00		3,04			3,36	6,41	Per memoria - Riattribuzione opere/attività, e relative risorse, nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0049A)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Abbiategrasso-Vigevano-Parona	271,93	6,41	265,52	207,51	64,42	1,42	1,42	1,42	0,00	0,00	0,00	0,00	227,17
Raddoppio tratte Parona-Mortara	51,19	0,00	51,19	44,68	6,51	3,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	323,12	**6,41**	**316,71**	**252,19**	**70,93**	**4,72**	**1,42**	**1,42**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**227,17**

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 Abbiategrasso-Vigevano-Parona	J31H96000070008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	10-2002	3-2006	9-2027	5-2029	-	-	9-2029	7-2030	8-2030	3-2036	3-2036			
Raddoppio tratte Parona-Mortara	J31H96000070008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	8-2027	7-2028	4-2028	12-2030	12-2029	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P054: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Le principali realizzazioni riguardano:- Upgrading sistema di distanziamento Nodo di Milano 1^ fase: implementazione di un nuovo sistema di distanziamento in grado di gestire l'incremento del traffico regionale nell'ambito delle principali stazioni del nodo di Milano e sulle tratte a rilevante valenza regionale/suburbana: Monza - Greco Pirelli - Milano Lambrate - Milano Smistamento; Milano P. Garibaldi - Milano Greco / Lambrate. Sulla tratta Monza - Smistamento è previsto un distanziamento a 4' a completamento dell'intero asse Milano - Chiasso, la predisposizione degli apparati per ERTMS L2, il rinnovo dell'apparato tecnologico di Quadrivio Turro e modifiche infrastrutturali nell'impianto di Lambrate. Sulle tratte Milano P. Garibaldi - Milano Greco / Lambrate è prevista l'implementazione di ERTMS-HD ("alta densità") con sezioni corte virtuali in linea e in stazione di una lunghezza sino a circa 450m per consentire un distanziamento tra treni a 3'. - ACC Milano Porta Garibaldi: realizzazione di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato avente gestione sul piazzale esteso anche all'impianto di Bivio Mirabello, con un piano del ferro variato rispetto all'attuale che prevedrà in particolare: la centralizzazione di tutti i deviatoi dei due fasci di ricovero finalizzati all'ottimizzazione e allo snellimento delle tempistiche di esecuzione delle operazioni di manovra correlate all'espletamento del ciclo manutentivo del materiale rotabile nell'ambito dei due attuali fasci di ricovero; la realizzazione di un nuovo collegamento che consentirà la possibilità di attestare sui binari I÷XII i treni provenienti da Bovisa (FNM) e linea cintura.- PRG e ACC Milano Lambrate: realizzazione di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato, interventi di PRG con riorganizzazione della radice lato MI C.le dei binari da I a IV, eliminazione dei tagli a raso per i servizi merci e regionali con la realizzazione di una nuova galleria; adeguamento strutturale e funzionale del fabbricato viaggiatori per l'installazione del nuovo apparato- ACC Milano Certosa: realizzazione di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato; upgrade tecnologico delle tratte Milano Certosa – PM Ghisolfa e Milano Certosa – Rho (linea Varese, linea Novara e linea AV/AC); realizzazione di nuove cabine MT/BT; riconfigurazioni ACC / ACC-M / SCC-M per lo sviluppo della fase costruttiva e alle modifiche di giurisdizione legate agli RBC del Nodo di Milano e dei corridoi ERTMS.- PRG e ACC Gallarate: realizzazione di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato; adeguamento a modulo 750 m; velocizzazione di alcuni itinerari di stazione e aumento del numero delle contemporaneità tra treni conseguibili in impianto; upgrade e banalizzazione del sistema di distanziamento sulle tratte Gallarate – Busto e Gallarate - Sesto Calende (non banalizzato); nuovo Apparato Centrale Computerizzato Somma Lombardo;- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico di Milano Centrale: realizzazione di un nuovo ACC; banalizzazione delle linee «Chiasso» e «Circolazione»; adeguamento per fasi del PRG di stazione finalizzati alla rRifunzionalizzazione dei fasci laterali, ingresso indipendente delle linee «Malpensa» e «Venezia», velocizzazione a 60 km/h di alcuni itinerari (dagli attuali 6 a 21); aAmmissione di nuove contemporaneità in impianto (dalle attuali 9 a 12); eeliminazione intersezioni sotto Cabina C; realizzazione 3° binario di collegamento con aumento itinerari da/verso linea «Venezia», linea «Circolazione», Parco Centrale e Parco Martesana;- Upgrade tecnologico Monza - Carnate: realizzazione nuovo sistema di distanziamento costituito da un Blocco Automatico Banalizzato 3/3 (emulato RsC) con sezioni di estesa ricompresa fra 900 - 1060 m in marcia sinistra e almeno 4 sezioni di blocco in marcia destra; Interfacciamento del nuovo BA con l'ACEI di Carnate; realizzazione del sistema di informazione al pubblico nelle fermate in conformità agli standard IEC attuali per consentirne la gestione dal Posto Centrale di Milano Greco;- 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)

Lombardia

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- Upgrading sistema di distanziamento Nodo di Milano 1^ faseSono in corso i lavori relativi agli appalti per l'implementazione delle sezioni corte e ACC di Quadrivio Turro.- ACC Milano Porta GaribaldiE' in corso l'ultimazione della progettazione Esecutiva a cura dell'Appaltatore relativa all'esecuzione dei lavori del nuovo apparato centrale nella stazione di Milano Porta GaribaldiSono in corso i lavori propedeutici che saranno realizzati con modifiche all'impianto ACEI- PRG e ACC Milano LambrateSono stati ultimati gli interventi al Fabbricato Viaggiatori.Sono in corso i lavori relativi alla Fase 1 del PRG e modifiche all'ACEI esistente per attivazione distanziamento 4' linea Merci.Ultimata la verifica della Progettazione Esecutiva del nuovo apparato ACC sono in corso le attività propedeutiche per la consegna dei lavori.E' stata ultimata la progettazione esecutiva degli interventi di PRG propedeutici all'attivazione del nuovo ACC sul «ferro attuale» (fase intermedia) sono in corso la verifica della PE.Sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio dell'aggiornamento/rivisitazione della Progettazione Definitiva relativa alla Fase 2 del PRG.- ACC Milano CertosaÈ stata ultimata la progettazione definitiva e le attività di verifica ai fini della validazione a dicembre 2021. Sono in corso le attività propedeutiche per la pubblicazione del bando di gara.- PRG e ACC GallarateE' stata ultimata la progettazione esecutiva del nuovo Apparato Centrale di Gallarate e interventi secondari connessi, sono in corso di ultimazione delle attività di verifica.Ultimata l'attività negoziale relativa alla realizzazione dei Fabbricati Tecnologici , ultimata la progettazione esecutiva sono in corso di ultimazione le attività di verifica.Sono in corso di ultimazione le attività di verifica sulla progettazione esecutiva degli interventi TE sviluppata dall'appaltatore.- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico di Milano CentraleE' in corso lo sviluppo della Progettazione Definitiva.- Upgrade

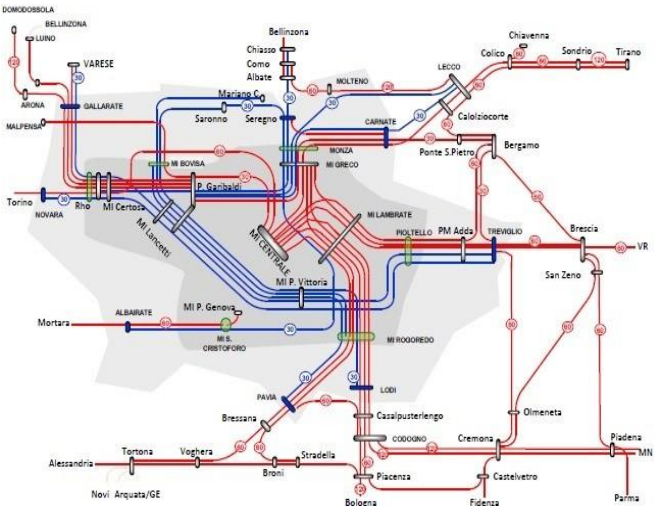
Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P054: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano

tecnologico Monza - Carnate Sono state ultimate le attività negoziali relative all'appalto ACCM (interventi di piazzale)E' in corso l' attività negoziale dell'appalto ACCM (cabina).

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia» - accentramento al Posto Centrale di Milano Greco Pirelli delle funzioni di comando e controllo d



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	X		X			X	X	X	X		X	X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
1.216,82	803,82	di cui:	784,28	0,00	0,00	0,80	1,65	17,09	77,00	96,00	240,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.251,51	-45,70					11,01	1.216,82

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P054: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
802,07	-45,70			47,45		803,82	Le nuove risorse sono destinate prioritariamente al completamento funzionale degli interventi già avviati (PRG/ACC Lambrate e Gallarate, upgrade dei sistemi di distanziamento del nodo)

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento tecnologico nodo di Milano: PRG/ACC Lambrate e upgrade sistemi di distanziamento	224,50	224,50	0,00	193,32	31,18	49,11	22,91	3,61	0,49	2,72	7,93	9,00	14,97
Potenziamento tecnologico nodo di Milano e linee afferenti (PNRR)	274,00	274,00	0,00	249,89	24,11	12,69	4,55	0,93	0,83	0,10	0,54	2,58	26,86
Interventi per lo sviluppo del servizio ferroviario regionale	212,46	212,46	0,00	175,18	37,28	167,25	147,35	48,04	47,07	15,95	21,81	15,33	11,59
Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	3,10	3,10	0,00	0,88	2,22	0,17	0,17	0,00	0,00	0,00	0,12	0,05	1,02
Interventi Ponte San Michele tratta Paderno d'Adda-Calusco	21,60	21,60	0,00	21,17	0,43	21,59	21,51	0,00	0,75	9,20	10,48	1,05	0,11
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano - interventi diffusi	481,15	68,15	413,00	386,44	94,71	9,39	8,86	3,14	1,15	2,96	1,55	0,09	460,26
	1.216,82	**803,82**	**413,00**	**1.026,89**	**189,93**	**260,20**	**205,35**	**55,72**	**50,29**	**30,93**	**42,44**	**28,09**	**514,81**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico di Milano Centrale	J44H20001400009	94,00	94,00	100%	0,10	0%	Progettazione
Potenziamento tecnologico impianto Milano P.Garibaldi e velocizzazioni	J54H16001170001	74,50	74,50	100%	2,53	3%	Realizzazione
Potenaziamento tecnologico e infrastrutturale impianto Gallarate	J24H16000490001	55,50	55,50	100%	1,50	3%	Progettazione
ACC di Milano Certosa	J46E19000210001	50,00	50,00	100%	0,94	2%	Progettazione
Potenziamento tecnologico nodo di Milano e linee afferenti (PNRR)		274,00	274,00	100%	5,07	2%	
PRG e ACC Milano Lambrate (1^ fase)	J54B13001110001	130,00	130,00	100%	13,20	10%	Realizzazione
Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano (1^ fase)	J94H14000230001	94,50	94,50	100%	11,84	13%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico nodo di Milano: PRG/ACC Lambrate e upgrade sistemi di distanziamento		224,50	224,50	100%	25,04	11%	
Upgrading nodo di Milano e linee d'interesse della Regione Lombardia	J84H17000440001	153,96	153,96	100%	118,04	77%	Realizzazione
Interventi di sviluppo e completamento linee di bacino area nord	J84H17000940001	46,00	46,00	100%	32,21	70%	Realizzazione
Upgrading Carnate-Monza	J87J18000280001	12,50	12,50	100%	0,14	1%	Progettazione
Interventi per lo sviluppo del servizio ferroviario regionale		212,46	212,46	100%	150,39	71%	
Riqualificaz.AreeEsterneStazione Mantova	J17F19000310001	3,10	3,10	100%	0,17	5%	Realizzazione
Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale		3,10	3,10	100%	0,17	5%	
Interventi Ponte San Michele tratta Paderno d'Adda-Calusco	J37B16000540001	21,60	21,60	100%	21,49	99%	In ultimazione
Interventi Ponte San Michele tratta Paderno d'Adda-Calusco		21,60	21,60	100%	21,49	99%	
Piano di upgrading nodo di Milano		470,25	57,25	12%	0,00	0%	Progettazione
Velocizzazione Melzo Scalo –Treviglio	J24H17000570001	6,90	6,90	100%	4,89	71%	Realizzazione
Upgrading rete viaggiatori - DOIT Milano - 2019	J97F19000100001	4,00	4,00	100%	4,00	100%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano - interventi diffusi		481,15	68,15	14%	8,89	13%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P192: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogeneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

per memoria

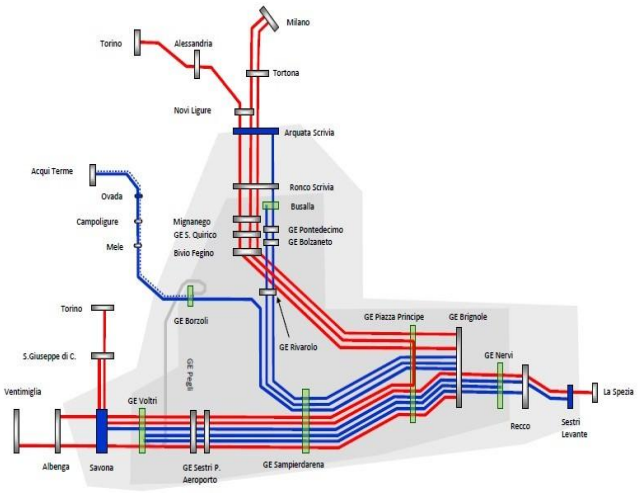
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso interventi diffusi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	X										X		X					X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
			MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
110,05	18,05	di cui:	18,05	0,00	0,00		0,00	0,00	8,00	24,00	60,00	0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P192: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
143,05						-33,00	110,05

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
18,05						18,05

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova - interventi diffusi	110,05	18,05	92,00	91,26	18,79	17,52	16,94	0,00	3,80	10,14	1,74	1,56	92,50
	110,05	**18,05**	**92,00**	**91,26**	**18,79**	**17,52**	**16,94**	**0,00**	**3,80**	**10,14**	**1,74**	**1,56**	**92,50**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading nodo di Genova		92,00	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
DOIT GE – upgrading linee merci	J97J18000060001	18,05	18,05	100%	17,25	96%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova - interventi diffusi		110,05	18,05	16%	17,25	96%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P075: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Le principali realizzazioni riguardano:- Nuovo sistema di distanziamento sulle linee vie Ponte Nuovo e Ponte Vecchio tra Venezia Mestre – Venezia Santa LuciaIl progetto di potenziamento tecnologico sulla tratta Venezia Mestre – Venezia Santa Lucia prevede in particolare:Il rinnovo degli attuali sistemi di segnalamento sulle due linee, via Ponte Nuovo e Ponte Vecchio, nella tratta compresa tra Venezia Mestre e Venezia Santa Lucia;Il rinnovo dell'apparato di stazione di Venezia Santa Lucia con alcune modifiche di assetto del piano del ferro (con eliminazione della strozzatura sul Ponte Vecchio) finalizzate all' incremento della capacità di circolazione nell'impianto. - Ulteriore Fase di Potenziamento tecnologico Venezia Mestre – Venezia Santa LuciaL'intervento è in piena continuità con gli interventi già avviati in prima fase.Il progetto prevede:La realizzazione di una nuova SSE elettrica necessaria per sostenere gli incrementi di traffico ed interventi correlati sul sistema di trazione elettrica.Modifiche al piano del ferro per completare la revisione totale della radice su ponte vecchio.Sdoppiamento del Fascio Sacca con realizzazione delle indipendenze tra movimenti di ingresso e movimenti di uscita e rifacimento dei marciapiedi H 55 a servizio dei binari di Fascio Sacca (binari dal XV a XX).Rinnovo SCC esistente al fine di adeguarlo ai più recenti standard e integrare la supervisione e regolazione di impianti tradizionali.

Veneto

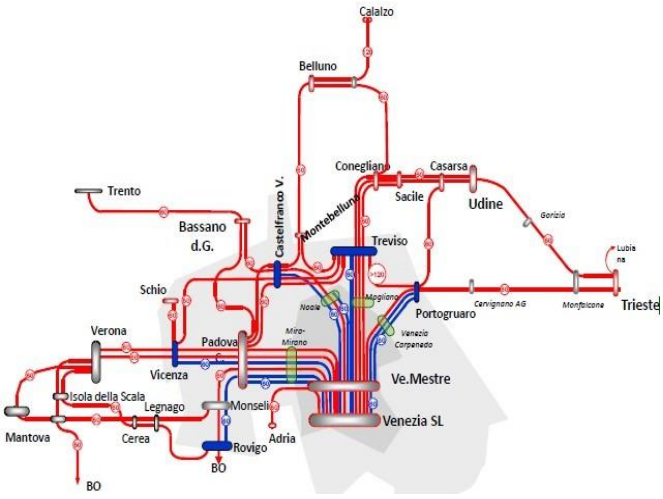
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- Nuovo sistema di distanziamento sulle linee vie Ponte Nuovo e Ponte Vecchio tra Venezia Mestre – Venezia Santa LuciaA Luglio 2021 è stato attivato il nuovo sistema di distanziamento sulle linee vie Ponte Nuovo e Ponte Vecchi tra Venezia Mestre – Venezia Santa LuciaSono in corso gli interventi relativi all'ultima configurazione dell'ACC di Venezia S.Lucia per effetto di lievi modifiche al PRG. - Ulteriore Fase di Potenziamento tecnologico A luglio 2021 è' stata attivata una fase dell' SCCM contestuale alla 3^ configurazione dell'ACC di Venezia Mestre, sono in corso i lavori relativi all'ultima fase del SCCM.Sono in corso i lavori relativi alle opere civili relativi alla nuova SSE di Venezia S.LuciaSono in corso i lavori per la realizzazione del sistema di supporto e automazione (SSA) di Venezia Mestre.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia» Nuovo sistema di distanziamento sulle linee vie Ponte Nuovo e Ponte Vecchio tra Venezia Mestre



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	X
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P075: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	X		X		X		X		X	X	X		X				X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
233,64	141,64	di cui:	122,48	0,00	0,00	2,00	0,00	17,16	8,00	24,00	60,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
341,10	-40,00					-67,46	233,64

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
176,64	-40,00			5,00		141,64

Le nuove risorse sono destinate prioritariamente al completamento funzionale degli interventi già avviati (upgrade del collegamento Mestre - S.Lucia)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento tecnologico nodo di Venezia	55,00	55,00	0,00	51,77	3,23	32,54	26,08	0,00	6,11	7,61	4,16	9,40	7,82
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia - interventi diffusi	178,64	86,64	92,00	150,52	28,13	45,99	45,62	20,22	13,15	12,45	-0,41	0,35	119,88
	233,64	**141,64**	**92,00**	**202,28**	**31,36**	**78,53**	**71,70**	**20,22**	**19,27**	**20,06**	**3,75**	**9,75**	**127,70**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Completamento potenziamento tecnologico Venezia Mestre – Venezia S. Lucia	J14H17000600001	55,00	55,00	100%	29,55	54%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico nodo di Venezia		55,00	55,00	100%	29,55	54%	
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia		132,64	40,64	31%	0,00	0%	Progettazione
Nuovo impianto di manutenzione rotabili di Venezia Mestre	J74H17000180001	35,00	35,00	100%	34,99	100%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Venezia - 2019	J17F19000180001	11,00	11,00	100%	10,90	99%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia - interventi diffusi		178,64	86,64	49%	45,89	53%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1438: Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto di competenza RFI prevede in particolare:- Interramento tratto di linea ferroviaria in galleria in affiancamento all'interramento stradale della SS64 «Porrettana», interramento stradale a cura dell'ente gestore A.N.A.S.; - Realizzazione in galleria della fermata di Casalecchio di Reno;- Soppressione PL di via Marconi km 122+176 della linea ferroviaria Bologna-Pistoia.

L'intervento denominato ''Nodo Ferrostradale di Casalecchio di Reno'', che si sviluppa interamente all'interno del territorio comunale di Casalecchio di Reno (Regione Emilia Romagna), include:- Realizzazione della Nuova SS64 '' Porrettana'' su nuovo tracciato con un tratto interrato (competenza ANAS);- Modifica di un tratto della linea ferroviaria Bologna-Porretta-Pistoia ''Porrettana'' con un tratto interrato in affiancamento alla galleria stradale (competenza RFI);- Realizzazione in galleria della fermata di Casalecchio di Reno (competenza RFI) con soppressione del passaggio a livello di via Marconi km 122+176 della linea ferroviaria Bologna-Porretta-Pistoia.Caratteristiche tecniche intervento:- Sviluppo Intervento: 1.863 m (da pk 121+075 a 122+938 della linea ferroviaria esistente Bologna-Porretta-Pistoia);- Tipologia linea ferroviaria: linea di interesse locale;- Velocità di progetto: 90 km/h;- Pendenza longitudinale: 1 – 13,6 %0 ;- Interasse binari: 3,555 – 4,00 m;- Alimentazione TE: 3 kV;- Segnalamento: BAcc con ACCM.Obiettivi/ Benefici intervento:- Ricucitura urbana mediante l'interramento parziale delle infrastrutture e recupero delle aree per servizi alla città; - Separazione delle tipologia del traffico stradale con redistribuzione del traffico locale su strade comunali e del traffico passante su infrastruttura dedicata;- Soppressione passaggio a livello di via Marconi in prossimità della fermata di Casalecchio di Reno.

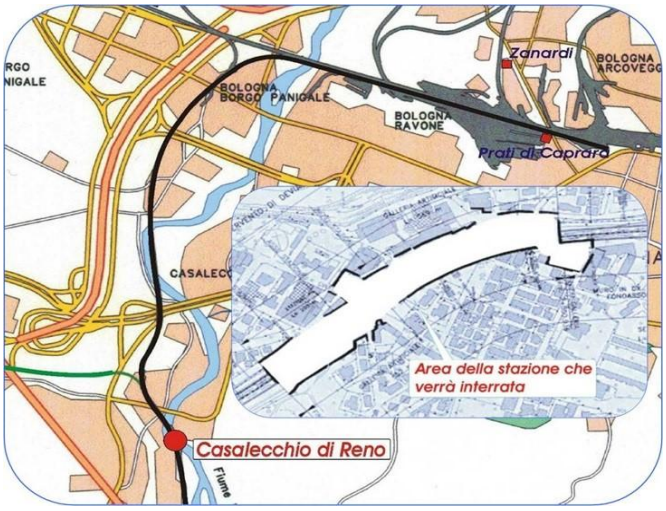
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

RFI ha avviato - per il tramite di Italferr - la revisione del PD 2010 relativo alla parte ferroviaria, a seguito dell'aggiornamento tariffario, normativo, standard RFI e modifiche progettuali introdotte da ANAS nel PE di competenza. Si richiama che il PD 2010 dell'intero Nodo ferrostradale è stato sviluppato da ANAS e approvato esclusivamente per la parte stradale con Delibera CIPE 75/2012, confermando il soggetto aggiudicatore in ANAS. Si è concluso con esito positivo l'iter presso il MIMS per l'approvazione CIPESS della modifica del soggetto aggiudicatore da ANAS a RFI per l'intervento ferroviario.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento di realizzazione della galleria ferroviaria per interramento della linea ferroviaria Bologna-Porretta-Pistoia ''Porrettana'', opera in affiancamento alla galleria per l'interramento stradale SS64, produrrà i seguenti benefici/obiettivi:- con



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Intervento / Opere funzionali																									

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1438: Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)

Nodo Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	X	X	X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
114,21	4,21	di cui:	4,04	0,00	0,00		0,00	0,17	0,00	110,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
114,21							114,21

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
4,21						4,21

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	114,21	4,21	110,00	114,20	0,01	0,74	0,74	0,74	0,00	0,00	0,00	0,00	1,75
	114,21	**4,21**	**110,00**	**114,20**	**0,01**	**0,74**	**0,74**	**0,74**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1,75**

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 Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	J81J05000010008	Progettazione definitiva	-	-	6-2020	7-2025	10-2024	7-2025	3-2024	10-2024	10-2024	6-2029	-	In corso	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P112: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Tra gli interventi previsti:- Interventi Per AQ sulle linee Bologna – Rimini e Bologna - Porretta Terme/Vignola: Realizzazione nuovo binario di precedenza pari nella stazione di Castel San Pietro Terme, adeguamento a standard H55 del marciapiede corrispondente e riconfigurazione dell'apparato di stazione; Ripristino del binario V della Stazione di Castelbolognese, realizzazione del nuovo tracciato indipendente verso Ravenna, riconfigurazione dell'apparato di stazione e adeguamento dl marciapiede a servizio del binario V a standard H55; Ripristino del binario IV della Stazione di Imola e del relativo marciapiede e, riconfigurazione dell'apparato di stazioneRealizzazione di nuovo Posto di Blocco Intermedio sulla linea Bologna-Pistoia, nella tratta PM Santa Viola – Casalecchio Garibaldi, tra le fermate di Borgo Panigale e Casteldebole (attività conclusa); Ripristino binario di incrocio nella stazione di Vergato (attività
conclusa);

- Progetto PIMBO promosso e finanziato in collaborazione con gli EE.LL. per il completamento delle fermate del SFM di Bologna. E' previsto quanto segue: realizzazione della fermata di Bologna Zanardi (fase 1); ammodernamento di Bologna S. Ruffillo (fase 2); completamento di Bologna S. Vitale/Rimesse (FER) e di Bologna Prati di Caprara, realizzazione di Borgo Panigale Scala, ammodernamento di Bologna Fiere (fase 3).

Regione Emilia Romagna

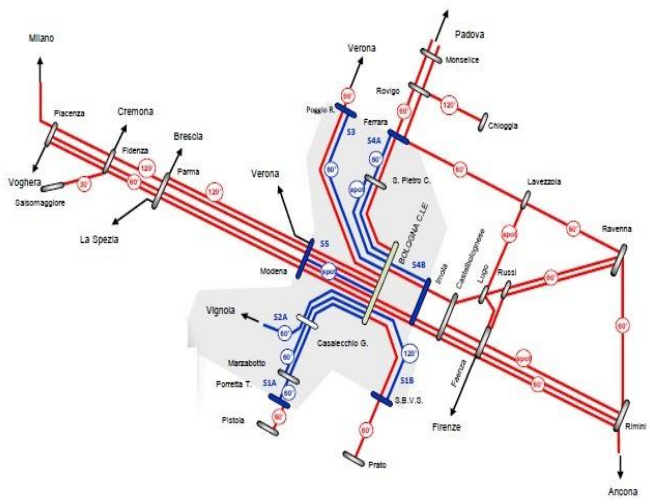
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- Interventi Per AQ sulle linee Bologna – Rimini e Bologna - Porretta Terme/Vignola Le attività in stazione di Vergato e di Forlì sono state già eseguite così come è già stato realizzato il posto di blocco intermedio tra Bologna S. Viola e Casalecchio Garibaldi. L'attività di Castelbolognese è già stata progettata e verrà realizzata entro il 2022 mentre le lavorazioni su Imola e Castel S. Pietro sono previste entro il 2024.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia» Interventi Per AQ sulle linee Bologna – Rimini e Bologna - Porretta Terme/Vignola - Per i treni



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P112: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna							X				X	X			X						X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
228,21	83,72	di cui:	83,72	0,00	0,00		0,00	0,00	39,49	30,00	75,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
274,40						-46,19	228,21	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
90,03					-6,31	83,72	Per memoria - Ridestinazione finanziamenti ad interventi prioritari

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi di potenziamento linea Bologna-Imola-Rimini	36,20	36,20	0,00	34,05	2,15	20,62	16,26	1,54	8,79	3,70	1,83	0,42	7,00
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna - interventi diffusi	192,01	47,52	144,49	147,45	44,56	36,52	18,61	0,00	0,00	7,04	1,75	13,57	148,94
	228,21	**83,72**	**144,49**	**181,51**	**46,71**	**57,14**	**34,87**	**1,54**	**8,79**	**10,75**	**3,58**	**14,00**	**155,94**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Interverventi di potenziamento da Accordo quadro Bologna	J34H17000120001	36,20	36,20	100%	16,30	45%	Realizzazione
Interventi di potenziamento linea Bologna-Imola-Rimini		36,20	36,20	100%	16,30	45%	
Upgrading Nodo di Bologna		124,86	9,86	8%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Bologna - 2022	J44E22000060001	29,49	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Bologna - 2021	J44E21000080001	18,03	18,03	100%	15,38	85%	Realizzazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Bologna - 2020	J87F20000270001	10,00	10,00	100%	3,58	36%	Realizzazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Bologna - 2019	J87F19000260001	9,63	9,63	100%	9,35	97%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna - interventi diffusi		192,01	47,52	25%	28,31	60%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto A5000_1: Nodo AV di Firenze

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il tratto urbano della nuova linea AV/AC, lungo complessivamente oltre 9 km, si sviluppa per circa 7 km in sotterranea con due gallerie parallele mantenendosi in superficie nei tratti terminali di Castello - Rifredi e di Firenze Campo di Marte - Rovezzano.Lungo il tracciato in sotterranea, in zona Belfiore - Macelli, è prevista la costruzione di una nuova stazione AV dedicata al traffico Alta Velocità, un hub intermodale in connessione diretta con l'aeroporto di Firenze e la stazione di Santa Maria Novella tramite una fermata dedicata Stazione AV lungo la nuova linea tramviaria 2 Piazza dell'Unità - Aeroporto Peretola.

Sono parte del progetto anche diversi interventi propedeutici di natura ferroviaria e alcune opere di mitigazione socio ambientale.

L'intervento è interamente localizzato in Regione Toscana, Provincia e Comune di Firenze. Si tratta di una nuova linea ad alta Velocità/Capacità, per la maggior parte in sotterraneo, compresa la nuova Stazione AV.L'opera principale (l'appalto a CG) interessa l'area urbana di Firenze, sottoattraversa due aste idrauliche (i torrenti Mugnone e Terzolle) e riguarda aree esclusivamente pianeggianti. Non sono presenti opere d'arte significative, ad esclusione della doppia canna in affiancamento che realizza il sotto-attraversamento della città e della Stazione AV.

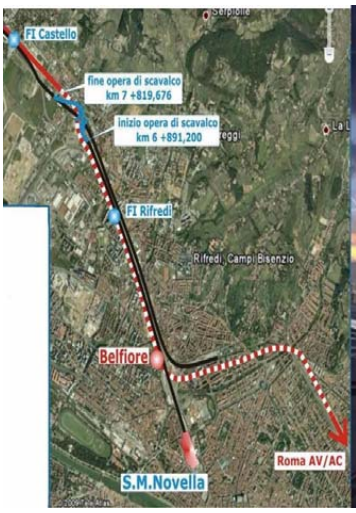
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Passante e StazioneLa società Nodavia ad ottobre 2018 è stata attratta nella procedura di Amministrazione Straordinaria di Condotte, dopo la dichiarazione dello stato di insolvenza. In data 27 maggio 2020, è stato stipulato un Accordo Quadro con la società Condotte che ha determinato lo scioglimento consensuale del rapporto contrattuale con il Contraente Generale. È stata costituita l'11 settembre 2019 una newco di RFI, denominata Infrarail Firenze (IFR), che ha assunto, dal 1 agosto u.s., le attività di custodia e protezione del cantiere avvalendosi del personale ex-Nodavia e dei beni e attrezzature che RFI ha acquistato dal CG il 23 luglio u.s. nell'ambito della citata risoluzione contrattuale. IFR ha svolto una rivisitazione del progetto per adeguarlo alla normativa attuale al fine di riavviare le attività realizzative. Ad aprile 2021 sono stati riavviati i lavori nel cantiere della Stazione AV con la prosecuzione delle attività di scavo. Si prevede di pervenire alla riaccensione della TBM entro il prossimo mese di settembre, mentre l'avvio dei lavori di scavo meccanizzato avverrà in fase immediatamente successiva.Opere in SuperficiePer quanto concerne gli interventi di superficie si possono considerare essenzialmente ultimati. Sono in corso alcuni interventi di progettazione e realizzazione di barriere antirumore.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consente di separare i flussi lunga percorrenza da quelli regionali, permettendo quindi agli uni di mantenere la marcia il più possibile imperturbata, e agli altri di effettuare le fermate in ambito urbano senza interferenze con i servizi a v





Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto A5000_1: Nodo AV di Firenze

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nodo AV di Firenze				X		X	X					X				X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.735,00	2.735,00	di cui:	242,05	0,00	0,00		0,00	2.492,95	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.612,06			1.122,94				2.735,00

L'incremento del costo a vita intera del Progetto è conseguente all'esito della revisione delle precedenti progettazioni, per tener conto delle variazioni progettuali e degli adeguamenti alle normative vigenti, ai maggiori costi a seguito di sentenze su procedimenti giudiziali, ad accordi con gli Enti terzi, l'Osservatorio Ambientale, nonché ad aggiornamenti relativi all'attrezzaggio tecnologico

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1.612,06				599,79	523,15	2.735,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo AV di Firenze	2.735,00	2.735,00	0,00	2.064,42	670,58	935,39	884,74	805,55	7,09	9,41	37,67	33,00	209,39
	2.735,00	**2.735,00**	**0,00**	**2.064,42**	**670,58**	**935,39**	**884,74**	**805,55**	**7,09**	**9,41**	**37,67**	**33,00**	**209,39**

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 di Firenze	J91C04000000008	Esecuzione	-	-	1-2004	6-2020	1-2004	-	10-2005	3-2015	6-2006	12-2027	6-2028	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P255: Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

La stazione è destinata a diventare il principale nodo di interscambio cittadino e regionale, ospitando i treni veloci che corrono tra Milano e Roma (più di 80 al giorno), e divenendo primo esempio in Italia di hub integrato per treni, bus (extraurbani e turistici), tram e auto: una struttura innovativa di interscambio ferro-gomma, che sarà collegata alla stazione di Santa Maria Novella e al centro storico di Firenze da una nuova linea tranviaria e dai treni metropolitani di superficie.Per migliorare l'accessibilità ferroviaria tra le stazioni di Belfiore e Santa Maria Novella é prevista la realizzazione di un people mover e la realizzazione della nuova fermata Circondaria sul sistema ferroviario di superficie, collegata da percorsi pedonali alla vicina Belfiore AV.

La nuova fermata Circondaria intercetterà tutte le linee ferroviarie comprese tra le stazioni di Rifredi e SMN/Statuto (e dunque i servizi linea Pisa, Pistoia, Lucca, Prato, Montevarchi) e sarà costituita da 8 binari passanti e 5 marciapiedi a standard metropolitano.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso interlocuzioni con Comune di Firenze per fissare input funzionali relativi alla progettazione.Di prossimo avvio sviluppo PFTE

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La nuova stazione prevista nell'area di Belfiore è stata pensata per alleggerire la pressione su Santa Maria Novella e intensificare i collegamenti veloci di Firenze: una spinta alla mobilità, per rendere ancora più facile da raggiungere e più attrattiva



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
People mover Firenze Belfiore - Santa Maria Novella											X				X	X				X					
Fermata Circondaria		X									X				X	X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
135,00	61,00	di cui:	15,40	0,00	0,00	45,60	0,00	0,00	0,00	74,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P255: Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
135,00							135,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
61,00						61,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
People mover Firenze Belfiore - Santa Maria Novella	74,00	0,00	74,00	0,00	74,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-60,70
Fermata Circondaria	61,00	61,00	0,00	48,80	12,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,00
	135,00	**61,00**	**74,00**	**48,80**	**86,20**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,30**

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					
People mover Firenze Belfiore - Santa Maria Novella	J14H20001440009	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	3-2022	12-2023	12-2022	12-2024	5-2024	9-2025	-	-	-	-	12-2026	-	-	-	-
Fermata Circondaria	J14H20001440009	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P076: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Le principali realizzazioni riguardano:- potenziamento tecnologico del nodo: Fase 1: Revamping ed upgrading del CTC Firenze – Roma (linee LL e DD), realizzazione del CTC del Nodo di Firenze con giurisdizione sulle tratte Empoli – Firenze Rifredi e Firenze Rifredi – Montecatini, adeguamento della sala controllo di Firenze Campo Marte; Fase 2. upgrading degli apparati di Firenze SMN, Firenze CdM, PM Rovezzano, Firenze Rifredi, Firenze Statuto con attivazione di un Apparato Multistazione di nodo, upgrade del sistema di supervisione del traffico e modifiche puntuali al piano del ferro, attrezzaggio del nodo con HD ERTMS, Nuovi apparati di Firenze Cascine, Biv./PC Renai, Biv./PC Samminiatello con attivazione di un Apparato Multistazione, modifiche puntuali al piano del ferro ed adeguamento del sistema di distanziamento sulla Firenze - Empoli, Rinnovo tecnologico di Firenze Castello ed adeguamento del sistema di distanziamento della Firenze Castello - Prato; - Nuovo PRG della stazione di Empoli: realizzazione di un nuovo apparato Apparato Centrale Computerizzato; adeguamento delle comunicazioni di ingresso sul VI binario, finalizzati a completare l'allungamento del modulo dello stesso a 750 metri e velocizzazione a 60 km/h; adeguamento della radice lato Siena/Pisa per recepire l'innesto del binario di raddoppio della tratta Empoli-Granaiolo; realizzazione di ulteriori tre binari tronchi corredati di marciapiede a standard H = 55 cm e L = 250 m, uno lato Pisa e due lato Firenze, per garantire l'incremento di traffico previsto dall'Accordo Quadro con Regione Toscana;- Nuova fermata Firenze Guidoni: nuova fermata in ambito urbano, in prossimità del sottovia di Viale A. Guidoni, a servizio della linea Firenze - Pisa e quindi dei flussi di traffico da Siena, Empoli, Pisa, Livorno, La Spezia e Pontremoli. L'infrastruttura, in quota su viadotto, sarà costituita da due banchine a modulo TPL, altezza di 55 cm sul piano del ferro, scale, ascensori, sottopasso, pensiline con implementazione delle informazioni a messaggio fisso e variabile.

Regione Toscana

STATO DI ATTUAZIONE

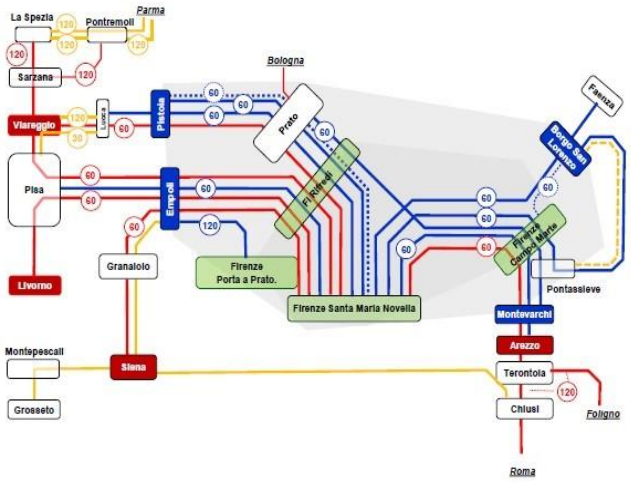
attualità dati: 31/03/2022

Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze- Sono state conseguite tutte le attivazioni previste a meno di quelle relative ai punti successivi;

- Sono in corso i lavori relativi all'ACCM, SCCM e HD ERTMS del Nodo di Firenze;- E' in corso la progettazione esecutiva dell'ACCM della tratta Empoli – Firenze Rifredi.- E' in corso l'attività negoziale del PP-ACC di Firenze Castello.Nuovo PRG di EmpoliUltimato l'iter approvativo è in avvio l'iter negoziale.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi individuati sono finalizzati all'aumento di produttività ed efficientamento nella gestione della circolazione, della gestione dell'informazione al Pubblico e della diagnostica dell'infrastruttura. In particolare gli interventi consentirann



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Toscana

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P076: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP				Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	X						X				X	X	X		X					X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
483,51	254,40	di cui:	241,40	10,00	0,00	3,00	0,00	0,00	109,11	45,00	75,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
303,00						180,51	483,51

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
254,40						254,40

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento tecnologico nodo di Firenze	195,00	195,00	0,00	154,54	40,46	122,85	90,32	32,75	9,88	18,71	14,08	15,12	8,01
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze - interventi diffusi	288,51	59,40	229,11	243,98	44,52	35,99	14,26	0,00	0,00	0,05	2,65	14,07	209,23
	483,51	**254,40**	**229,11**	**398,53**	**84,98**	**158,84**	**104,59**	**32,75**	**9,88**	**18,77**	**16,73**	**29,19**	**217,25**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze	J67I11000230001	195,00	195,00	100%	93,61	48%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico nodo di Firenze		195,00	195,00	100%	93,61	48%	
Upgrading nodo di Firenze		181,20	16,20	9%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Firenze - 2021	J87H21008090001	36,30	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Firenze - 2022	J87H22000310001	27,80	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Nuovo PRG della stazione di Empoli	J74E21001910001	27,20	27,20	100%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Firenze - 2020	J87F20000260001	10,00	10,00	100%	3,44	34%	Realizzazione
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Firenze - 2019	J87F19000270001	6,00	6,00	100%	4,63	77%	Realizzazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze - interventi diffusi		288,51	59,40	21%	24,43	41%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0258_A: Chiusura anello ferroviario di Roma

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede una soluzione di tracciato finalizzata alla chiusura dell'anello ferroviario di Roma nord tra la linea FL3 Roma-Viterbo, la linea Tirrenica e l'innesto sulla linea "merci" (direzione Chiusi e direzione Tiburtina) in corrispondenza del "bivio nord" (≈17.0 Km).Per il suo valore trasportistico, è stato deciso di riprendere la progettazione dell'anello parte Nord, che consentirebbe di potenziare l'offerta commerciale nel nodo e creare un servizio "a ring" con vocazione prevalentemente di trasporto passeggeri.

In particolare tale progetto prevede:- il raddoppio della tratta Valle Aurelia – Vigna Clara;- il nuovo tracciato tra la fermata Vigna Clara e la stazione Val d'Ala comprensiva della nuova stazione Tor di Quinto (dove sarà possibile effettuare l'interscambio con la linea Roma – Viterbo gestita dall' ATAC) e della diramazione per Roma Smistamento (Bivio Tor di Quinto), e modifiche al PRG di Roma Tiburtina;- l'interconnessione con la linea Roma – Grosseto (Bivio Pineto).

Gli interventi ricadono interamente nel Comune di Roma, si sviluppa parte in galleria sotto l'altura di Monte Mario e parte in rilevato /viadotto tre la pianna di Tor di Quinto la zona Salaria. Il tracciato attraversa il fiume Tevere il fiume Aniene. L'opera è costituita prevalentemente da viadotti e gallerie.

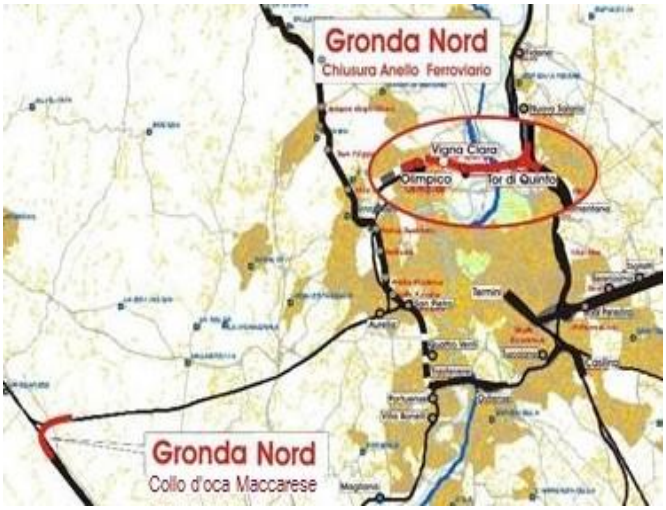
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Lotto 1A: in corso di avvio la procedura VIA e l'avvio dell'iter approvativo sul PFTE Lotto 1B e Lotto 2: da avviare il Dibattito PubblicoLotto 3: in corso di definizione modalità e tempistiche di attuazione dell'intervento.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Istituzione di nuovi servizi metropolitani grazie alla possibilità di attivare un servizio metropolitano tipo «ring», a integrazione dei servizi già presenti nell'ambito del Nodo di Roma;- accessibilità diretta ai servizi ferroviari per alcuni municipi



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Chiusura anello ferroviario di Roma completamento		X				X	X							X					X	X					
Chiusura anello ferroviario di Roma lotti prioritari		X				X	X							X					X	X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0258_A: Chiusura anello ferroviario di Roma

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
904,44	283,87	di cui:	283,87	0,00	0,00		0,00	0,00	291,00	329,57		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
547,37			357,07				904,44

L'incremento del costo a vita intera del Progetto, riferito agli interventi da Valle Aurelia a Roma Tiburtina/Val D'ala è conseguente a:adeguamento alle normative attuali che hanno comportato una revisione degli interventi precedentemente previsti;adozione dei più recenti standard tecnologici (ERTMS);revisione delle scelte progettuali precedentemente adottate per tener conto del differente stato dei luoghi rispetto a quanto precedentemente considerato (previsione di una variante in viadotto per la risoluzione di criticità rappresentate dalla presenza di attività commerciali interferenti con il tracciato originale);ottimizzazioni progettuali adottate per consentire la realizzazione di un nodo di scambio a Tor di Quinto con la ferrovia Roma-Viterbo gestita dall'ATAC;adeguamento dei costi per le parti invariate dato il significativo tempo intercorso (2003-2021).

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
207,60				76,27		283,87

Le nuove risorse sono destinate al completamento funzionale degli interventi di 1^ fase (tratta Vigna Clara - Nodo di interscambio Tor di Quinto fasi 1a+1b)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Chiusura anello ferroviario di Roma completamento	620,57	0,00	620,57	496,46	124,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	620,57
Chiusura anello ferroviario di Roma lotti prioritari	283,87	283,87	0,00	844,51	-560,64	4,69	4,27	3,46	0,03	0,05	0,09	1,00	-620,14
	904,44	**283,87**	**620,57**	**1.340,97**	**-436,53**	**4,69**	**4,27**	**3,46**	**0,03**	**0,05**	**0,09**	**1,00**	**0,43**

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			
Chiusura anello ferroviario di Roma completamento	J31H03000180008	Progettazione definitiva (in altro intervento CdP)	11-2002	11-2022	1-2023	6-2023	-	-	3-2022	4-2024	4-2023	6-2035	7-2035	In corso	Da avviare	Da avviare
Chiusura anello ferroviario di Roma lotti prioritari	J31H03000180008	Progettazione definitiva	11-2002	11-2022	1-2023	6-2023	-	-	3-2022	4-2024	4-2023	6-2035	7-2035	In corso	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1483: Nodo di interscambio di Pigneto

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di due nuove fermate nel nodo di Pigneto tra le stazioni di Termini, Tiburtina, Tuscolana e Casilina, per consentire l'interscambio tra le rete ferroviaria regionale e la rete metropolitana, e nei connessi interventi di riassetto del tessuto urbano circostante.

Il nodo di interscambio del Pigneto consiste nella realizzazione di due nuove fermate, in prossimità della nuova fermata Metro C Pigneto, sulle linee FL1/FL3 Fara Sabina – Fiumicino Aeroporto e Roma – Viterbo con copertura trasversale parziale del vallo ferroviario (Fase 1 finanziata) e sulle linee FL4-FL6 Roma Castelli/Cassino (Fase 2 finanziata).Inoltre nell'ambito del Verbale di Intesa con Roma Capitale siglato nel luglio 2018 è stato concordato di verificare la fattibilità di una nuova fermata sulla linea Indipendente Roma Casilina – Roma Tiburtina a servizio FL4/FL6 e il contestuale potenziamento del PRG di Roma Tiburtina al fine di incrementare la ricettività dell'ex Fascio B della Stazione. A chiusura degli interventi si procederà al completamento della copertura del vallo ferroviario (Fase 3 da finanziare).

Gli interventi del Presente Progetto sono svolti nell'area urbana di Pigneto che si estende da piazzale Labicano (poco fuori Porta Maggiore) tra le vie Prenestina (lato destro e sinistro fino alla ferrovia Roma-Sulmona-Pescara), Casilina (lato sinistro) e di Acqua Bullicante

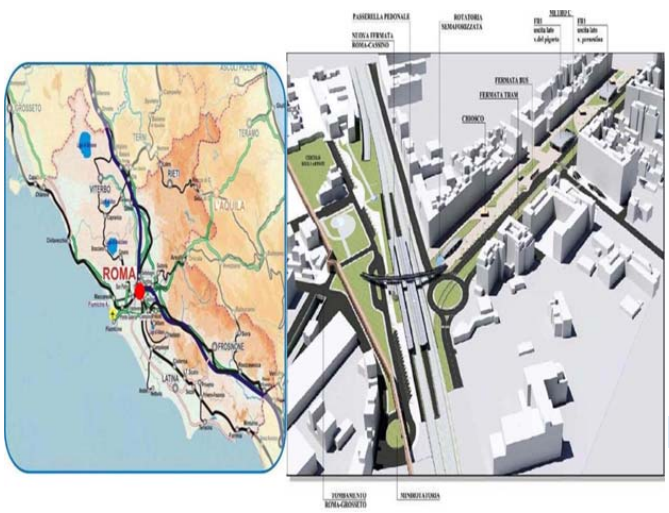
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Fase 1: Nuova fermata Pigneto su FL1/FL3 con interscambio con la fermata Metro C Pigneto e copertura trasversale della trincea ferroviariaE' in corso la progettazione esecutiva, da porre a base di gara per il successivo riaffidamento dei lavori (risolto precedente appalto affidato nel 2015). E' in corso di avvio la risoluzione delle interferenze a cura enti gestori (Areti/Telecom) su Circonvallazione Casilina Ovest. In fase di approvazione la progettazione esecutiva dell'intervento del ripristino dei binari esterni di Tuscolana, propedeutico al suddetto appalto principale.Per quanto riguarda il completamento della copertura trasversale della trincea ferroviaria, è in corso la condivisione del layout con la Amministrazione Comunale.Fase 2: Nuova fermata Mandrione su FL4/FL6 (linea Roma – Cassino)E' in corso la progettazione definitiva.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Interscambio di qualità tra servizi metropolitani FL1/FL3 ed FL4/FL6, circolanti tra Roma Tuscolana e Roma Tiburtina e i servizi della nuova linea metro C di Roma.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Fermata Pigneto su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo	X	X			X	X					X	X							X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto 1483: Nodo di interscambio di Pigneto

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P260: Potenziamento Capannelle-Ciampino

Tabella A06-Programmi città metropolitane

Nuovo inserimento

Esplicitazione del progetto di investimento già previsto nell'ambito del programma di upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Roma (rif. P053)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova coppia di binari fra Ciampino e Capannelle, realizzata sulla sede esistente costruita negli anni '80, previa sistemazione e completamento della stessa. La nuova coppia di binari sarà destinata ai traffici della linea per Cassino, mentre la coppia esistente verrà specializzata per instradare i traffici che gravitano sulle linee dei Castelli. Una prima fase di progetto prevede il riassetto della stazione elementare a servizio delle linee dei Castelli (FL4) con l'obiettivo di potenziarne la capacità grazie all'aumento dei movimenti contemporanei in stazione e alla velocizzazione degli itinerari.

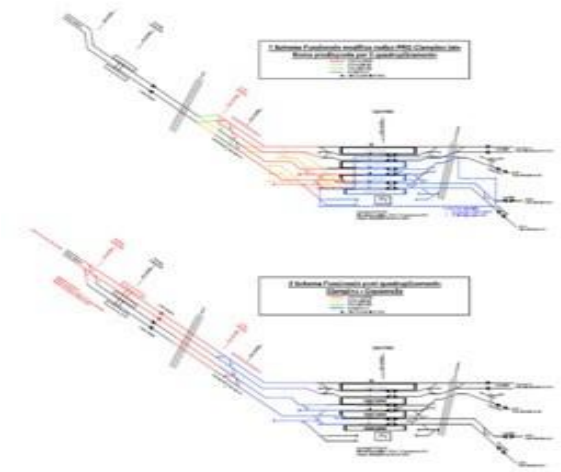
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Per quanto riguarda il PRG di Ciampino Radice Castelli è stata conclusa la fase di gara per l'aggiudicazione degli appalti, che verranno avviati nei prossimi mesi. L'attivazione di questa prima fase dell'intervento è prevista ad agosto 2022.Per quanto riguarda il Quadruplicamento Ciampino-Capannelle e la sistemazione della Radice Roma del PRG di Ciampino, è stato completato il PFTE e inviato al CSLLPP per acquisire il parere di competenza e procedere con l'iter autorizzativo (procedura VIA e CdS).

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consentirà di aumentare le frequenze sulla linea RM Termini – Ciampino, il miglioramento della regolarità della circolazione e il miglioramento dell'accessibilità per la clientela.Incremento di capacità da 10 treni/h a 20 treni/h e migliorам



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Quadruplicamento Capannelle-Ciampino		X							X		X	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P260: Potenziamento Capannelle-Ciampino

255,00	229,00	di cui:	229,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
0,00		255,00					255,00	Per memoria - esplicitazione dell'intervento dal programma di "Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma"

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
0,00		82,00		147,00		229,00	Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Capannelle-Ciampino	255,00	229,00	26,00	203,11	51,89	13,29	7,08	2,24	1,56	1,62	0,64	1,21	8,91
	255,00	**229,00**	**26,00**	**203,11**	**51,89**	**13,29**	**7,08**	**2,24**	**1,56**	**1,62**	**0,64**	**1,21**	**8,91**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Capannelle-Ciampino	J31H96000000011	Esecuzione	6-2004	11-2022	10-2005	11-2022	-	-	7-2020	7-2023	11-2023	12-2028	6-2029		

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0083: Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Nell'ambito della realizzazione della stazione AV Roma Tiburtina si è proceduto con il riassetto del fascio dei binari e la costruzione della nuova stazione-ponte. Il Piano di Assetto di Roma Tiburtina prevede inoltre dei servizi tecnici di stazione ST1 nel comparto C2/C3 del fronte nomentano di stazione.Con specifico atto d'obbligo tra RFI e Roma Capitale, RFI ha assunto l'impegno di realizzare il parco V4 entro il 2021.Include infine ulteriori interventi che completano la riqualificazione urbanistica delle aree interessate.

L'intervento ricade nell'ambito del Comune di Roma, e rappresenta la ricucitura urbana tra 2 quartieri storicamente separati dalla ferrovia: Nomentano e Tiburtino-Pietralata.

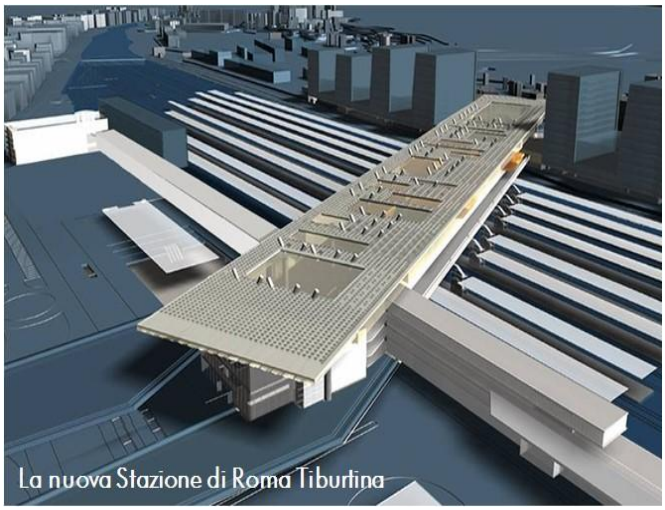
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

La Stazione AV di Roma Tiburtina è stata attivata il 28.11.2011.Nel dicembre 2020, a cura di FSSU è stata presentata a Roma Capitale una proposta di variante urbanistica al Piano di Assetto per il completamento dell'attuazione del piano medesimo.L'avvio della revisione del Progetto Definitivo dei comparti ST1, C2 e C3 è subordinata alla approvazione della variante urbanistica.Il Piano Operativo di Bonifica del Parco V4 è stato approvato da Roma Capitale con Determina Dirigenziale del gennaio 2020. E' stata formulata al dipartimento Tutela Ambiente la richiesta di sospensione delle operazioni di bonifica in quanto subordinate alla definizione della variante suddetta che ha impatto sul perimetro del Parco; in corso comunque le attività di monitoraggio delle acque.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La nuova stazione AV di Roma Tiburtina consente di ottenere un sistema integrato nel Nodo Urbano a beneficio anche del traffico regionale e pendolare con importanti opportunità di sinergia e sviluppo rispetto ad altre città vicine come Napoli e Firenze.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area				X									X							X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0083: Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio

322,50	322,50	di cui:	116,08	0,00	0,00	0,00	206,42	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
322,50							322,50

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
322,50						322,50

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area	322,50	322,50	0,00	276,51	45,99	284,55	270,85	283,04	0,84	0,25	0,01	0,09	1,30
	322,50	**322,50**	**0,00**	**276,51**	**45,99**	**284,55**	**270,85**	**283,04**	**0,84**	**0,25**	**0,01**	**0,09**	**1,30**

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 AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area	J31H98000030008	Esercizio	5-2001	3-2015	6-2002	12-2022	2-2004	6-2022	5-2005	10-2023	10-2007	6-2022	11-2011	Conclusa	Concluse	n.a.

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0260: Raddoppio Lunghezza-Guidonia

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si colloca nel quadrante orientale di Roma e prevede la prosecuzione del raddoppio già realizzato nel tratto Tiburtina-Prenestina-Lunghezza (estesa di circa 15 km della linea FL2), per la maggior parte in affiancamento all'attuale tracciato.La prosecuzione del raddoppio da Lunghezza a Guidonia Collefiorito si estende per circa 10 km e prevede, l'estensione dell'attuale sistema di telecomando (SCC FL2) sino a Guidonia.Il progetto prevede la realizzazione di opere civili, armamento, trazione elettrica a 3 kV cc, impianti tecnologici avanzati per il distanziamento e la sicurezza ferroviaria e nuovi apparati tecnologici, prevedendo lavorazioni per fasi al fine di garantire sulla linea il mantenimento dello standard di servizio attualmente offerto e per le altre opere limitare il disturbo alla viabilità e quindi agli abitanti.

L'intervento di raddoppio, che ricade nei Comuni di Roma, Tivoli e Guidonia, si sviluppa su una fascia collinare tra Roma e i monti Tiburtini caratterizzata dagli ambiti urbanizzati di Lunghezza, Tivoli e Guidonia intervallati da aree di tipo agrario.L'opera è costituita prevalentmente da una successione di rilevati e trincee interrotte da opere d'arte che risolvono le interferenze stradali e idrauliche. Non sono previste opere d'arte significative.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Macrofase 2 - Raddoppio Lunghezza – Bagni di Tivoli In corso la realizzazione delle opere civili e l'affidamento degli appalti per le tecnologie.Macrofase 3 - Nuova Stazione di Guidonia CollefioritoIn corso la realizzazione delle opere civili e l'affidamento degli appalti per le tecnologie. Macrofase 4 e 5 – Barriere e Raddoppio Bagni di Tivoli – Guidonia CollefioritoIn corso interlocuzioni con gli EELL per condivisione degli input progettuali relativi alla soluzione per eliminare il PL su via Cesurni; a valle sarà avviata la revisione della Progettazione Definitiva cui seguirà l'iter autorizzativo.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità (da 4 a 10 treni/h) con prolungamento da Lunghezza a Guidonia del servizio metropolitano con cadenzamento a 15'-Miglioramento della regolarità della circolazione e ottimizzazione della gestione dei rotabili, grazie all'increm



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	X	X			X		X	X			X	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0260: Raddoppio Lunghezza-Guidonia

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
254,51	254,51	di cui:	249,67	0,00	0,00	4,40	0,44	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
254,51							254,51

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
171,72				82,79		254,51

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento, e specificatamente alla 2^ fase Raddoppio Bagni di Tivoli-Guidonia

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	254,51	254,51	0,00	137,83	116,68	90,90	63,87	48,75	4,47	8,20	4,16	2,79	11,32
	254,51	**254,51**	**0,00**	**137,83**	**116,68**	**90,90**	**63,87**	**48,75**	**4,47**	**8,20**	**4,16**	**2,79**	**11,32**

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 Lunghezza-Guidonia	J31H03000190001	Esecuzione	-	10-2003	2-2006	3-2024	12-2019	-	7-2009	9-2015	2-2011	3-2023	5-2027	Conclusa	Concluse	In corso

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0359: Raddoppio Campoleone-Aprilia

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio della tratta Campoleone – Aprilia di circa 6 km, modifiche puntuali per la realizzazione e la velocizzazione del PRG nelle stazioni di Campoleone e Aprilia, adeguamento degli apparati di gestione della circolazione e dei sistemi di informazione al pubblico, per l'innesto sulla linea Roma-Napoli via Formia e Aprilia per gestire il passaggio da doppio a semplice binario del tratto di linea che in fase successiva proseguirà verso Nettuno.Nel dettaglio, l'intervento prevede il raddoppio della linea tramite la costruzione di un nuovo binario in sx in uscita dalla stazione di Campoleone fino al termine della curva, in modo da compatibilizzare il cavalcavia stradale esistente con i binari ferroviari di progetto, e successivamente con un nuovo binario in dx fino all'ingresso nell'impianto di Aprilia.L'interasse tra i 2 binari di linea è pari a 5.50 m, ed è tale da consentire il raddoppio con il contemporaneo esercizio ferroviario, e prevede il mantenimento del binario esistente nella posizione attuale.

L'intervento di raddoppio, ricade intermante nel Comune di Aprilia e si sviluppa su una fascia pianeggiante che degrada lentamente verso il mare. Il contesto è a carattere prevalentemente naturale/agrario ad eccezione degli ambiti urbanizzati presso la stazione di Campoleone e di Aprilia.L'opera è costituita prevalentemente da una successione di rilevati e trincee interrotte da opere d'arte che risolvono le interferenze stradali e idrauliche. Non sono previste opere d'arte significative.

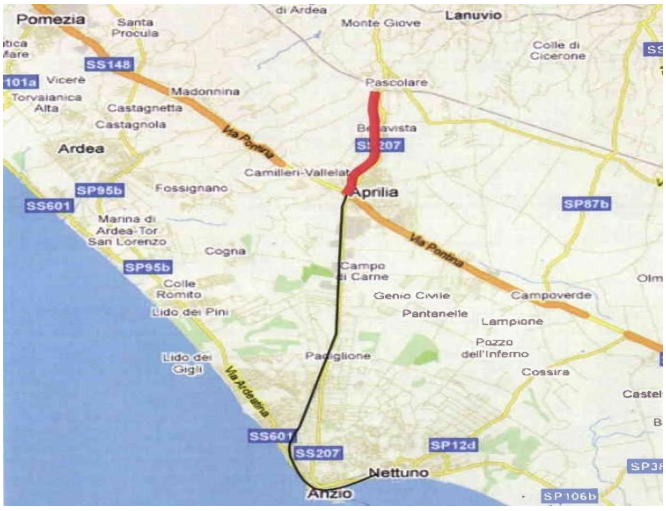
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

La progettazione Definitiva degli interventi si è conclusa a luglio 2018.Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso il parere di competenza a novembre 2018.La CdS indetta dal MIMS si è conclusa positivamente nel maggio 2021. Le prescrizioni della 1^ CdS hanno comportato l'inserimento di alcune opere aggiuntivi per le quali sarà necessario indire una 2^ CdS. Propedeuticamente all'indizione della 2^ CdS è stata presentata istanza ambientale.E' in corso l'adeguamento a ERTMS delle tecnologie.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento della capacità (da 4 a 10 treni/h), incremento della regolarità di esercizio e delle prestazioni, nonché miglioramento dell'accessibilità al servizio da parte della clientela.



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio Campoleone-Aprilia	X			X	X	X					X	X								X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0359: Raddoppio Campoleone-Aprilia

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	*2023*	*2024-2026*	2027-2031	>2031
73,70	73,70	di cui:	38,70	0,00	15,00		0,00	20,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
73,70							73,70

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
73,70						73,70

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Campoleone-Aprilia	73,70	73,70	0,00	67,20	6,50	2,63	2,27	1,25	0,76	0,17	0,06	0,03	1,78
	73,70	**73,70**	**0,00**	**67,20**	**6,50**	**2,63**	**2,27**	**1,25**	**0,76**	**0,17**	**0,06**	**0,03**	**1,78**

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	J77I12000010008	Progettazione definitiva	1-2014	12-2014	3-2017	11-2022	-	-	-	1-2022	1-2022	8-2025	10-2024	Da avviare	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I086: Raddoppio Aprilia-Nettuno

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in continuità con l'intervento di raddoppio della tratta Campoleone-Aprilia già avviato, mira all'incremento della capacità delle relazioni tra Roma e Nettuno mediante il raddoppio dell'attuale linea a semplice binario.

Lazio

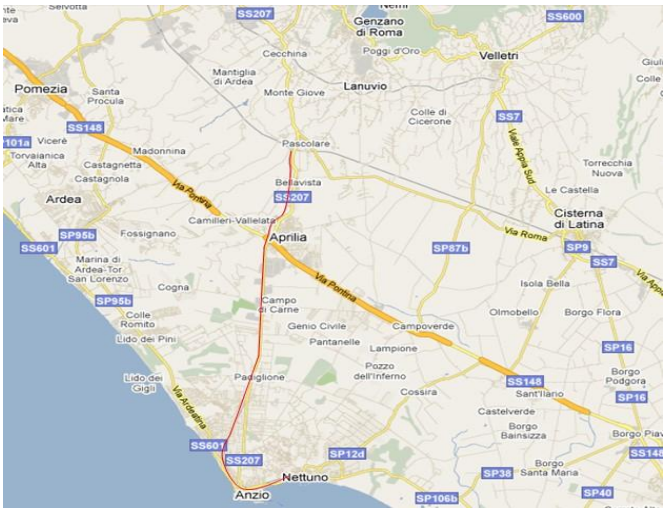
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area sud di Roma e specificatamente sulla relazione Roma-Nettuno



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio Aprilia-Nettuno															X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
200,00	4,00	di cui:	4,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	196,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I086: Raddoppio Aprilia-Nettuno

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
200,00							200,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
4,00						4,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Aprilia-Nettuno	200,00	4,00	196,00	160,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200,00
	200,00	**4,00**	**196,00**	**160,00**	**40,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**200,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0331: Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

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. Il raddoppio della tratta Cesano – Bracciano, prosecuzione del raddoppio già realizzato tra Roma e Cesano, si inquadra nell'ambito degli interventi finalizzati al potenziamento e allo sviluppo del trasporto ferroviario nella Regione Lazio.Il progetto prevede il raddoppio, parte in affiancamento al binario esistente e parte in variante di tracciato per 16 km tra le stazioni di Cesano e Bracciano, nonché l'eliminazione di tutti i passaggi a livello e la realizzazione di un sistema di distanziamento con Blocco Automatico (BA).

L'intervento è suddiviso in due 2 Fasi funzionali:Raddoppio Cesano - Vigna di Valle (finanziata);Raddoppio Vigna di Valle – Bracciano (da finanziare).

L'intervento di raddoppio, che ricade nei Comuni di Roma, Anguillara Sabazia e Bracciano, si sviluppa su una fascia collinare posta a margine del complesso vulcanico Sabatino a carattere prevalentemente extraurbano agrario con densità abitative scarse fatta eccezione per gli agglomerati urbani di Cesano di Roma, Anguillara, Vigna di Valle e Bracciano. Tra Cesano e Vigna di Valle (12 km) l'opera è costituita prevalentemente da una successione di rilevati e trincee interrotte da opere d'arte che risolvono le interferenze stradali e idrauliche . Le principali opere d'arte tra Cesano e Vigna di Valle sono costituite da tre cavalcaferrovia e una galleria artificiale per la soppressione dei PL esistenti. Tra Vigna di Valle e Bracciano (4 km) l'opera si sviluppa prevalentemente in rilevati e trincee ad eccezione dell'ultimo chilometro dove si prevede una trincea tra muri per abbassare la quota della stazione di Bracciano.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Cesano – Vigna di ValleIn attesa di chiusura della procedura VIA, avviata a marzo 2021. A gennaio 2022 è stata indetta dal Commissario Straordinario la CdS che sarà chiusa a giugno 2022.E' in corso l'adeguamento a ERTMS delle tecnologie.Vigna di Valle – BraccianoÈ in corso la redazione della PFTE adeguato alle linee guida del CSLLPP che sarà chiuso entro il mese di settembre 2022.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consentirà di incrementare la capacità della linea (da 4 a 10 treni/h), migliorare le prestazioni, l'accessibilità e la regolarità della circolazione, creando le condizioni per incrementare il servizio di tipo metropolitano fino alla stazione



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0331: Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano

1^ fase: raddoppio tratta Cesano-Vigna di Valle	X	X	X	X		X
2^ fase: raddoppio tratta Vigna di Valle-Bracciano	X	X	X			X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
361,00	252,97	di cui:	252,97	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	108,03		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
361,00							361,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
252,97						252,97

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: raddoppio tratta Cesano-Vigna di Valle	252,97	252,97	0,00	234,54	18,43	6,04	4,31	0,85	0,47	2,10	0,63	0,26	-0,10
2^ fase: raddoppio tratta Vigna di Valle-Bracciano	108,03	0,00	108,03	98,71	9,32	0,03	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	1,94
	361,00	**252,97**	**108,03**	**333,25**	**27,75**	**6,07**	**4,34**	**0,85**	**0,47**	**2,10**	**0,63**	**0,28**	**1,84**

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: raddoppio tratta Cesano-Vigna di Valle	J21C08000000009	Progettazione definitiva	4-2010	11-2010	3-2017	4-2022	4-2023	6-2023	-	-	4-2023	12-2028	6-2029	Da avviare	Da avviare	Da avviare
2^ fase: raddoppio tratta Vigna di Valle-Bracciano	J21C08000000009	Progettazione definitiva (in altro intervento CdP)	3-2022	8-2024	4-2023	8-2024	-	-	-	-	4-2025	12-2028	6-2029	Da avviare	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1417: Potenziamento linee Castelli Romani

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle linee regionali Roma-Albano e Roma-Frascati.L'intervento prevede:- la realizzazione di un posto di incrocio nella stazione di Marino, sulla linea Albano - Ciampino;- la realizzazione del sottopasso nella stazione di Marino, adeguamento PRG Marino e realizzazione nuova fermata di Villa Senni sulla linea Frascati – Ciampino;- potenziamento tecnologico, con realizzazione del nuovo apparato di Frascati e del nuovo sistema di distanziamento.

L'intervento di potenziamento, ricade intermante nella provincia di Roma e si sviluppa lungo il rilievo montuoso dei Monti Albani. Il contesto è caratterizzato da una urbanizzazione diffusa di tipo extraurbano ad eccezione dei centri di maggior rilievo.Rimane da realizzare la nuova fermata di Villa Senni.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Conclusi i lavori a Marino e a Frascati nell'ambito del potenziamento della linea Ciampino - Frascati. L'attivazione del sottopasso di Marino è avvenuta a maggio 2014; l'attivazione del PRG di Marino è avvenuta a settembre 2015.Nuova stazione di Villa Senni: a seguito dell'interferenza tra il PD della nuova stazione di Villa Senni e il progetto di un'isola ecologica a cura del Comune di Grottaferrata, si è svolta una interlocuzione con il Comune e la Regione in esito alla quale il Comune ha dichiarato superata l'interferenza suddetta. A breve è previsto il riavvio delle attività di revisione della progettazione definitiva e successivo avvio delle attività autorizzatorie.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consentirà di aumentare le frequenze sulla linea Ciampino – Frascati (da 2 a 4 treni/h), il miglioramento della regolarità della circolazione e il miglioramento dell'accessibilità per la clientela.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Potenziamento stazione di Marino e Frascati; potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni				X	X							X							X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1417: Potenziamento linee Castelli Romani

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
30,60	30,60	di cui:	28,93	0,00	0,00		0,00	1,67	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
20,60			10,00				30,60

L'incremento di costo del Progetto è conseguente a:adeguamento agli standard tecnologici ferroviari intervenuti nell'arco di tempo compreso tra il 2011 e il 2022 (aggiornamento impianti ferroviari tecnologici sia in stazione sia sulla linea);adeguamento alle prescrizioni delle nuove Norme Tecniche Costruzione (NTC) del 2018.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
20,60				10,00		30,60

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento stazione di Marino e Frascati; potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni	30,60	30,60	0,00	16,21	14,39	14,02	12,44	12,41	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00
	30,60	**30,60**	**0,00**	**16,21**	**14,39**	**14,02**	**12,44**	**12,41**	**0,00**	**0,00**	**0,03**	**0,00**	**0,00**

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 stazione di Marino e Frascati; potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni	J91H92000040111	Esecuzione	12-2004	-	9-2005	12-2023	9-2005	7-2009	12-2023	6-2024	12-2011	12-2026	12-2026	Conclusa	Concluse	Concluse

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P053: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Le principali realizzazioni riguardano:- Potenziamento tecnologico del Nodo di Roma: realizzazione di Apparati Centrale Computerizzati Multistazione e Sistema di Comando e Controllo della circolazione ferroviaria del Nodo di Roma (SCCM), con posto centrale presso Roma Termini, sulle tratte: Orte - Roma Tiburtina - Roma Prenestina; Ciampino - Colleferro; Roma Casilina (e) - Campoleone - Nettuno- Potenziamento tecnologico del Nodo di Roma (ulteriore fase): realizzazione di Apparati Centrale Computerizzati Multistazione e estensione SCCM del Nodo di Roma sulle tratte: Roma S. Pietro (e) – Civitavecchia (i); Roma Ostiense (e) – Fiumicino A. (i); Ponte Galeria – Maccarese; Ciampino – Albano/Velletri/Frascati. Seconda fase del potenziamento dell'impianto di Pomezia S.P. con modifiche al piano del ferro finalizzate all'allungamento del modulo di alcuni binari e contestuale riconfigurazione dell'apparato.- Upgrade sistema di distanziamento Roma Termini - Ciampino: attrezzaggio della tratta Roma Termini-Casilina-Ciampino con sistemi tecnologici innovativi ERTMS Livello 2 Alta Densità (ERTMS HD) per aumentare la capacità della linea. Realizzazione di ACCM e inserimento in SCCM del nodo. - Upgrade sistema di distanziamento Cesano - Ostiense – Tiburtina: attrezzaggio della linea locale Cesano – Ostiense –Tiburtina con sistemi tecnologici innovativi ERTMS Livello 2 Alta Densità (ERTMS HD) per aumentare la capacità della linea. Realizzazione di ACCM e inserimento in SCCM del nodo. - Upgrading tecnologico e infrastrutturale RM Casilina (fase 1 e completamento): realizzazione di un nuovo apparato ACC remotizzato al Posto Centrale di Roma Termini, attivato nel 2016 (fase 1). Successivamente è previsto il PRG con la realizzazione di una bretella di collegamento diretto della linea Indipendente con la linea per Formia (Fase 2), con un nuovo tracciato di circa 2 km che partendo in affiancamento ai binari per Cassino e Formia, dentro Roma Casilina, si riconnette tramite un bivio sulla linea per Formia. - Upgrading tecnologico e infrastrutturale Roma Tuscolana: realizzazione di un nuovo apparato ACC remotizzato al Posto Centrale di Roma Termini, interventi al PRG finalizzati alla separazione dei flussi della linea Locale, Roma-Pisa e Indipendente- Ripristino collegamento Ostiense - Valle Aurelia - Vigna clara e PRG Tiburtina (sostanzialmente ultimati)

Lazio

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

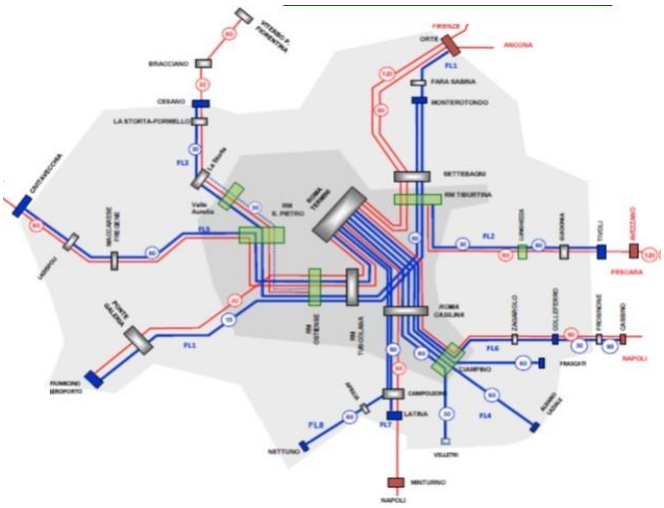
- Potenziamento tecnologico del Nodo di RomaGli interventi sono conclusi.Risulta attivato l'ACCM-SCCM sulle tratte:Orte - Roma Tiburtina;Ciampino - Colleferro;Roma Casilina (e) - Campoleone - Nettuno.- Potenziamento tecnologico del Nodo di Roma (ulteriore fase)In corso la CdS dell'ACC-M delle linee Castelli Romani. Progettazione di base (ERTMS) delle Linee Castelli in avvio.- Upgrade sistema di distanziamento Roma Termini - CiampinoIn corso i lavori relativi all'ERMTS HD sulla tratta Roma Termini-Casilina-Ciampino. In corso i lavori relativi all'implementazione di ACCM sulla tratta Roma Termini-Casilina.- Upgrade sistema di distanziamento Cesano - Ostiense – TiburtinaRisultano in corso i seguenti interventi:HD ERTMS sulla tratta Cesano – Ostiense - Tiburtina. ACCM/SCCM della tratta Monte Mario – Cesano.ACCM /SCCM della tratta Ostiense (e) – Tuscolana – Tiburtina (e)- Upgrading tecnologico e infrastrutturale RM Tuscolana (fase 1 e completamento) Roma Casilina: Ad agosto 2016 è stato attivato il nuovo Apparato Centrale e Calcolatore (ACC) di Casilina, su piano del ferro attuale. Nel maggio 2017 è stata attivata una nuova riconfigurazione dell'apparato, che ha aumentato ulteriormente le potenzialità dell'impianto.Bretella Casilina: Adeguamento della Progettazione definitiva attualmente sospesa a seguito delle proteste dei cittadini e successivo ritiro della disponibilità delle aree da parte del Comune di Roma; sono state interrotte le indagini archeologiche preventive al consolidamento della PD e alla successiva indizione della Conferenza dei Servizi (CdS). Sono in corso confronti con le Soprintendenze competenti e Roma Capitale per la ripresa delle attività, RFI si è attivata per l'adeguamento/aggiornamento della progettazione prevedendo anche un aggiornamento del progetto delle indagini archeologiche preventive al fine di richiedere nuovamente la disponibilità delle aree.Roma Tuscolana: Il nuovo PP- ACC di Roma Tuscolana sarà attivato preventivamente al nuovo PRG. I lavori del nuovo PP- ACC sono in corso.Per quanto riguarda la progettazione del PRG, è stato completato il PFTE inviato al CSLLPP ad agosto 21 per acquisire il parere di competenza. Avviata la procedura VIA a dicembre 2021.-Potenziamento Ciampino-CapannelleModifiche PRG Ciampino radice lato Castelli: L'intervento è in corso di realizzazione. Adeguamento SSE Ciampino e nuova SSE Albano: È stata completata la progettazione definitiva per l'intervento di adeguamento della SSE di Ciampino e nuova SSE ad Albano cui farà seguito l'iter autorizzativo. Quadruplicamento Ciampino-Capannelle e modifiche PRG Ciampino radice lato RomaE' stato rilasciato il parere da parte del CSLPP a febbraio 2022. In corso la procedura VIA, avviata a dicembre 2021. Le indagini archeologiche preventive integrative sono in corso per l'invio della relazione scientifica alla Soprintendenza Archeologica entro agosto 2022.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati a:- miglioramente la regolarità dell'esercizio ferroviario sulle linee oggetto di intervento;- incremento dei livelli qualitativi del servizio;- incremento dei livelli di accessibilità in stazione;- riduzione dei degrad

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P053: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	X		X			X	X	X	X		X	X			X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.541,64	729,48	di cui:	540,14	185,00	0,00		0,00	4,35	276,27	235,89	300,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.653,35	-112,30	-255,00	-148,38			403,98	1.541,64

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane.Le riclassifiche attengono l'esplicitazione del potenziamento Ciampino-Capannelle (vedi P260)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
893,79	-112,30	-82,00		30,00		729,48

Le nuove risorse sono destinate prioritariamente al completamento funzionale della 1^ fase del PRG/ACC di Tuscolana

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P053: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma

Sistemi di distanziamento HD nodo di Roma 1^ fase (tratte Cesano-Ostiense-Tiburtina e Casilina-Ciampino)	126,00	126,00	0,00	114,23	11,77	80,42	46,06	18,03	4,28	9,47	6,53	7,02	13,85
Potenziamento tecnologico nodo di Roma 1^ fase (tratte Orte-Tibutina-Ostiense-Cesano, Termini-Ciampino-Colleferro, Temini-Campoleone-Nettuno)	235,00	235,00	0,00	205,86	29,14	225,93	208,25	125,28	28,82	29,59	12,62	17,40	7,16
Potenziamento tecnologico nodo di Roma 2^ fase (Ostiense-Fiumicino, Ostiense-Civitavecchia, linee Castelli Romani)	120,00	47,00	73,00	118,27	1,73	1,63	1,62	0,00	0,00	0,00	1,60	0,02	1,61
Potenziamento tecnologico Roma Tuscolana (PRG/ACC)	140,60	71,91	68,69	123,01	17,59	3,98	2,42	1,56	0,41	0,01	0,00	0,25	1,43
Potenziamento tecnologico Roma Casilina (PRG/ACC)	103,36	55,47	47,89	89,66	13,70	28,14	28,25	26,61	0,87	0,01	0,01	0,44	0,18
Collegamento Ostiense - Valle Aurelia - Vigna Clara	55,00	55,00	0,00	50,40	4,60	53,19	44,18	39,27	0,93	1,10	0,80	2,44	5,00
Interventi Roma Tiburtina (PRG e completamento valorizzazione aree)	23,60	23,60	0,00	18,88	4,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma - interventi diffusi	738,08	115,51	622,58	629,50	108,58	175,54	141,97	27,74	8,21	18,60	13,84	79,81	549,53
	1.541,64	**729,48**	**812,16**	**1.349,82**	**191,82**	**568,82**	**472,75**	**238,49**	**43,52**	**58,78**	**35,39**	**107,37**	**579,35**

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico del nodo di Roma	J77I11000000009	235,00	235,00	100%	215,47	92%	In ultimazione
Potenziamento tecnologico nodo di Roma 1^ fase (tratte Orte-Tibutina-Ostiense-Cesano, Termini-Ciampino-Colleferro, Temini-Campoleone-Nettuno)		235,00	235,00	100%	215,47	92%	
Interventi per lo sviluppo del nodo di Roma (tecnologie Cesano-Ostiense)	J34H14000500001	99,00	99,00	100%	40,84	41%	Realizzazione
Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Roma FL4/6 tratta Casilina-Ciampino	J34H14000460001	27,00	27,00	100%	7,37	27%	Realizzazione
Sistemi di distanziamento HD nodo di Roma 1^ fase (tratte Cesano-Ostiense-Tiburtina e Casilina-Ciampino)		126,00	126,00	100%	48,21	38%	
Potenziamento tecnologico nodo di Roma 2^ fase	J86I18000060009	120,00	47,00	39%	1,63	3%	Progettazione
Potenziamento tecnologico nodo di Roma 2^ fase (Ostiense-Fiumicino, Ostiense-Civitavecchia, linee Castelli Romani)		120,00	47,00	39%	1,63	3%	
PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina	J31H03000150008	140,60	71,91	51%	2,57	4%	Progettazione
Potenziamento tecnologico Roma Tuscolana (PRG/ACC)		140,60	71,91	51%	2,57	4%	
PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina	J31H03000150008	103,36	55,47	54%	28,12	51%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico Roma Casilina (PRG/ACC)		103,36	55,47	54%	28,12	51%	
Collegamento Ostiense - Valle Aurelia - Vigna Clara	J84H15001310001	55,00	55,00	100%	45,12	82%	Realizzazione
Collegamento Ostiense - Valle Aurelia - Vigna Clara		55,00	55,00	100%	45,12	82%	
Potenziamento impianti ferroviari e valorizzazione aree Roma Tiburtina 2^ fase		23,60	23,60	100%	0,00	0%	Progettazione
Interventi Roma Tiburtina (PRG e completamento valorizzazione aree)		23,60	23,60	100%	0,00	0%	
Upgrading nodo di Roma		514,21	4,21	1%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2021	J57H21005730001	75,53	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Attrezzaggio RED ambito DOIT RM	J54G18000130001	45,00	45,00	100%	41,22	92%	In ultimazione
Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2022	J57H22000160001	37,04	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2020	J57F20000110001	30,00	30,00	100%	22,22	74%	Realizzazione
Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2013	J57E13000260001	18,29	18,29	100%	18,11	99%	In ultimazione
Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2016	J57B16000410001	12,01	12,01	100%	11,86	99%	In ultimazione
Upgrading rete viaggiatori DOIT Roma - 2019	J57F19000040001	6,00	6,00	100%	5,32	89%	Realizzazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma - interventi diffusi		738,08	115,51	16%	164,08	100%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P134: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Le principali realizzazioni riguardano:- Potenziamento tecnologico nodo di Napoli fase 1: estensione del sistema comando e controllo della circolazione su tratte del Nodo caratterizzate da apparati e sistemi di esercizio vetusti, nonché upgrade dei sistemi esistenti. Gli interventi interessano le tratte: Villa Literno - Napoli Centrale, Cancello – Sarno, S. Marcellino– Maddaloni Marcianise, nonché la tratta Napoli S. Giovanni Barra - Nocera Inferiore – Salerno (via Cava dei Tirreni);- Nuovo Posto centrale di Napoli: realizzazione di un nuovo edificio adibito a Centro di Comando e Controllo della circolazione ferroviaria (ambienti operativi di Circolazione e Manutenzione, sale tecnologiche, aree di esercizio, impiantistica ecc.)-upgrade del regime di circolazione sulla tratta Pozzuoli - Napoli S. Giovanni Barra con contestuale implementazione della tecnologia innovativa ERTMS HD; - Nodo complesso di Salerno Centrale: potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) di Salerno che prevedrà anche l'upgrade tecnologico dell'apparato centrale; upgrade dei dispositivi di informazione al pubblico (IaP) per il passante ferroviario di Napoli e le tratte antenna.

Camapania

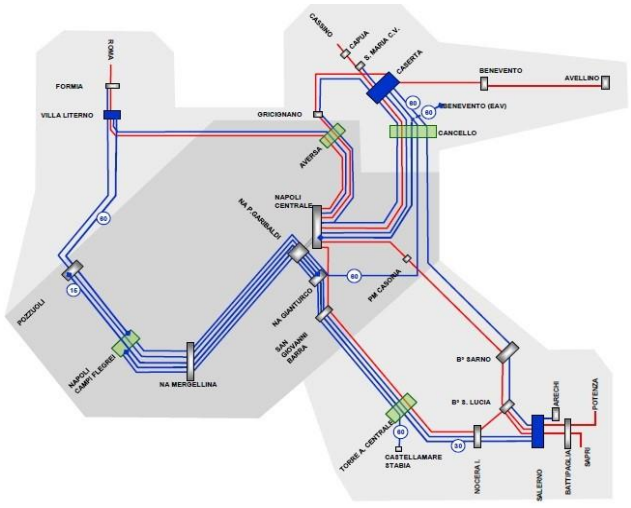
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- Potenziamento tecnologico nodo di NapoliI lavori sono in avanzato stato di realizzazione, l'SCC tratta Napoli S. Giovanni Barra – Salerno è in fase di progettazione.- Nuovo Posto centrale di NapoliAvviata la progettazione della delocalizzazione dell'attuale cantiere meccanizzato, sito nel quale verrà realizzato il nuovo CCC di Napoli C.le.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Attraverso questa azione di Piano saranno create le condizioni per rendere più regolare la circolazione ferroviaria nel nodo di Napoli, garantendo possibilità di un ulteriore sviluppo del trasporto regionale e metropolitano.- per tutte le tipologie di se



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	X
	Gestione spazi di stazione	X
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P134: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli					X		X	X		X		X		X							X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
679,54	264,54	di cui:	157,93	0,00	39,00		67,61	0,00	79,00	111,00	225,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
650,92		-7,00				35,62	679,54

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane.Le riclassifiche attengono opere di completamento dell'hub di Pompei (vedi P211)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
241,54				30,00	-7,00	264,54

Le nuove risorse sono destinate prioritariamente al completamento funzionale degli interventi già avviati (Nuovo posto centrale di Napoli)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento tecnologico nodo di Napoli 1^ fase (SCC tratte Villa Literno - Napoli Centrale, Cancello – Sarno, San Marcellino – Gricignano – Maddaloni Marcianise UM2 e Napoli S.Giovanni Barra - Nocera Inferiore – Salerno via Cava dei Tirreni; CTC Sarno -	112,10	105,10	7,00	98,28	13,82	71,13	67,53	60,32	4,63	2,75	0,20	0,67	16,24
Nuovo posto centrale di Napoli	70,00	34,00	36,00	66,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
Nodo complesso di Salerno	40,60	40,60	0,00	39,54	1,06	5,15	0,95	0,00	0,00	0,24	0,24	0,67	0,03
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli - interventi diffusi	456,84	84,84	372,00	370,37	86,47	21,80	11,68	0,35	0,00	4,33	2,07	6,33	411,39
	679,54	**264,54**	**415,00**	**574,19**	**105,35**	**98,07**	**80,16**	**60,67**	**4,63**	**7,32**	**2,50**	**7,68**	**428,66**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico del nodo di Napoli	J67I10000020001	84,10	77,10	92%	67,61	88%	Realizzazione
Adeguamento tecnologie Passante ferroviario di Napoli	J26I18000040001	28,00	28,00	100%	0,71	3%	Progettazione
Potenziamento tecnologico nodo di Napoli 1^ fase (SCC tratte Villa Literno - Napoli Centrale, Cancello – Sarno, San Marcellino – Gricignano – Maddaloni Marcianise UM2 e Napoli S.Giovanni Barra - Nocera Inferiore – Salerno via Cava dei Tirreni; CTC Sarno -		112,10	105,10	94%	68,32	65%	
Nuovo Posto Centrale di Napoli	J94E21000060009	70,00	34,00	49%	0,00	0%	Progettazione
Nuovo posto centrale di Napoli		70,00	34,00	49%	0,00	0%	
Nodo complesso di Salerno Centrale	J44C19000040009	40,60	40,60	100%	1,18	3%	Progettazione
Nodo complesso di Salerno		40,60	40,60	100%	1,18	3%	
Upgrading nodo di Napoli		417,98	45,98	11%	0,00	0%	Progettazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti Programma P134: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli							
Interventi di upgrading rete viaggiatori DOIT Napoli - 2021	J27H21000440001	22,30	22,30	100%	3,44	15%	Realizzazione
Interventi upgrading rete viaggiatori DOIT Napoli - 2019	J27J19000010001	7,65	7,65	100%	5,94	78%	Realizzazione
Interventi upgrading rete viaggiatori DOIT Napoli - 2018	J97J18000410001	6,70	6,70	100%	2,53	38%	Realizzazione
Interventi su SCC e IaP - Napoli	J11J04000070211	2,22	2,22	100%	1,47	66%	Realizzazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli - interventi diffusi		456,84	84,84	19%	13,39	16%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0149: Sistemazione nodo di Bari

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, sostanzialmente ultimato, ha riguardato 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 linea Adriatica verso i porti di Taranto e Gioia Tauro.Il progetto è articolato nei seguenti macro interventi: raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare (attivato nel 2004)bretella merci e variante ingresso linea viaggiatori Bari – Taranto in Bari Centrale (attivato nel 2009)modifica della radice lato nord di Bari Centrale e ACC di Bari PN (attivato nel 2015)potenziamento dei binari di stazionamento della stazione di Bari C.le.

L'intervento prevede modifiche all'armamento, alla trazione elettrica e agli impianti tecnologici. Non sono previste nuove opere civili. Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato all'interno del tessuto urbano della città di Bari e nelle zone limitrife comunque ricomprese nell'ambito della città metropolitana di Bari.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso l'affidamento dei lavori per il potenziamento dei binari di stazionamento della stazione di Bari C.le., con previsione di completare tutte le opere entro il 2023, compatibilmente con gli altri lavori previsti nella stazione di Bari C.le.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Integrazione con le FNB con possibilità di attestamento a Bari C.le dei nuovi servizi da/per l'Aeroporto di Bari, come previsto nell'AQ con Regione Puglia del 2021. - Integrazione con i servizi della nuova linea Bari – Bitritto. Integrazione con i serv



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord, Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le				X	X	X	X	X				X							X					
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord				X	X	X	X	X				X							X					
Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le				X	X	X						X							X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0149: Sistemazione nodo di Bari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
159,61	159,61	di cui:	114,61	0,00	15,00		30,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
159,61							159,61

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
159,61						159,61

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord, Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	159,61	159,61	0,00	108,29	51,32	138,82	112,43	128,70	0,73	4,52	2,82	0,64	6,76
	159,61	**159,61**	**0,00**	**108,29**	**51,32**	**138,82**	**112,43**	**128,70**	**0,73**	**4,52**	**2,82**	**0,64**	**6,76**

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 Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord, Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	J71H98000000001	Esercizio	2-2009	11-2009	2-2009	5-2022	7-2000	-	3-2011	9-2022	10-2001	12-2023	11-2008	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0332A: Nodo di Bari: Bari Sud

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto di rivisitazione della tratta a sud di Bari prevede lo spostamento della linea lato monte del tratto Bari C.le - Bari Torre a Mare, l'attivazione delle nuove fermate di Bari Campus, Bari Executive, Triggiano e il quadruplicamento della linea tra Bari C.le e Bari Executive, stazione di diramazione per la linea FSE, per un'estesa di circa 10,5 km. Le aree corrispondenti al vecchio tracciato potranno essere soggette a riqualificazione urbanistica. Tra gli interventi in progetto vi è anche l'opera d'arte per la risoluzione dell'intersezione della variante ferroviaria con la SS 16. Tale interferenza viene risolta mediante un innalzamento della livelletta stradale per circa 1,4 Km (opera anticipata denominata «variante ANAS»)

L'intervento prevede la realizzazione di un tratto di linea in variante che in uscita da Bari Centrale attraversa il tesuto urbano della città per poi ricongiungersi sulla linea adriatica nei presi della stazione di Torre a Mare. L'intervento prevde la realizzazione di una nuova fermata (Campus) ed una nuova stazione (Executive) all'interno della città di Bari e di una nuova fermata nel comune di Triggiano. Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato all'interno del tessuto urbano della città di Bari e nelle zone limitrife comunque ricomprese nell'ambito della città metropolitana di Bari.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Ad oggi l'opera anticipata, denominata «variante ANAS», è in avanzata fase di realizzazione. I lavori verranno completati entro settembre 2022.In corso la progettazione esecutiva, a cura dell'appaltatore, per la nuova linea Bari C.le – Bari Torre a Mare.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Migliore interoperabilità tra la rete RFI e le ferrovie concesse (FSE).- Incremento della capacità complessiva delle linee RFI e FSE con il quadruplicamento tra Bari C.le e Bari Executive (da 10 treni/h a 20 treni/h).- Maggiore accessibilità al siste



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	X				X	X	X	X	X			X				X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0332A: Nodo di Bari: Bari Sud

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
431,30	431,30	di cui:	323,36	0,00	100,00		7,94	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
426,00		5,30					431,30

Le riclassifiche attengono alla riattribuzione di attività di progettazione pregressa nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0332B)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
391,00		5,30		35,00		431,30

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	431,30	431,30	0,00	164,67	266,63	204,60	107,65	65,28	22,06	5,14	7,11	9,63	14,32
	431,30	**431,30**	**0,00**	**164,67**	**266,63**	**204,60**	**107,65**	**65,28**	**22,06**	**5,14**	**7,11**	**9,63**	**14,32**

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 Bari C.le-Bari Torre a Mare	J11C09000000009	Esecuzione	2-2008	10-2022	2-2013	12-2021	7-2015	12-2021	2-2015	3-2020	7-2020	6-2026	12-2026	Conclusa	Concluse	In corso

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0332B: Nodo di Bari: Bari Nord

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto preliminare del 2008 prevedeva l'interramento in sede della linea Adriatica RFI Bologna – Bari nel tratto tra le stazioni di Bari S. Spirito e Bari Palese, per una estesa di circa 8 km.Nel corso dell'iter approvativo del progetto preliminare, nel dicembre 2010, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale ha espresso la seguente prescrizione: "…valutare, in analogia con quanto previsto per la tratta a sud, la possibilità di realizzare un percorso alternativo in distacco dall'attuale sedime di progetto, posto ad ovest di esso, con lo scopo di evitare l'attraversamento e l'interferenza con aree fortemente urbanizzate". Successivamente, essendo il progetto della tratta a nord non coperto da finanziamenti, l'iter autorizzativo è stato sospeso dal MIT. Nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP 17-21 è stato finanziato il PFTE relativo alla nuova soluzione in variante (con un costo a vita intera pari a 633,00 Mln)

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato in aree periferiche comunque ricomprese nell'ambito della città metropolitana di Bari nei quartieri di Bari-Palese e Bari - Santo Spirito.

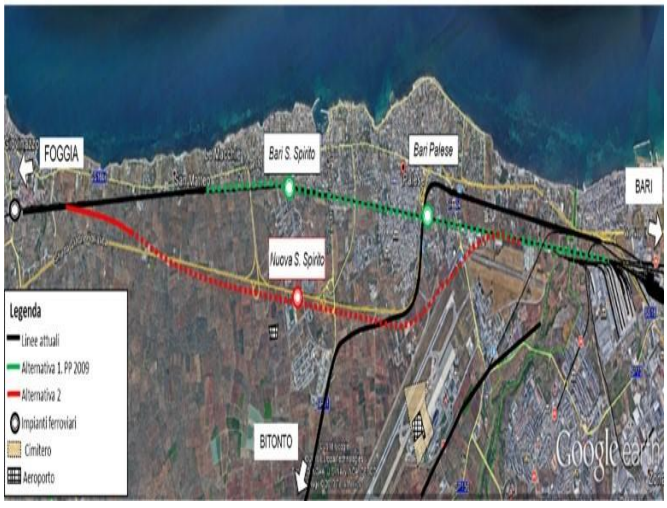
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2018 e 2019, RFI ha elaborato uno "studio di Prefattibilità delle alternative al progetto preliminare del 2009 nella tratta Bari Nord ed ha individuato alcuni possibili tracciati alternativi in variante (a monte) rispetto alla linea ferroviaria esistente, tra Bari Palese e Giovinazzo, con riduzione delle interferenze tra la linea ferroviaria ed il territorio comunale, nonché occupazione di aree poco urbanizzate. L'intervento ha una estesa di circa 10 km, prevalentemente in trincea profonda e in galleria artificiale e comprende una nuova stazione in località S. Spirito. E' prevista velocità di 200 Km/h.Nel mese di agosto 2020 è stato consegnato il PFTE di 1^ fase (comprensivo come prime attività di Analisi Trasportistica e Multicriteria), approvato nel mese di ottobre 2020.Nel mese di novembre 2020, a valle dell'approvazione dell'aggiornamento 2018-19 del CdP, è stato avviato lo sviluppo del Progetto preliminare di Legge Obbiettivo che è stato completato nel mese di Agosto 2021. Nel mese di dicembre 2021 è stato inviato il PP al CSLLPP/MIMS e al MITE per il relativo parere; il 17 febbraio 2022 il MIMS ha convocato la CdS che si chiuderà nel mese di aprile 2022.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Possibilità di riqualificazione urbanistica per le aree corrispondenti al sedime ferroviario dismesso.Maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario.Risoluzione delle interferenze con la viabilità stradale.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Variante tratta Bari S.Spirito - Palese					X	X									X	X			X						

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0332B: Nodo di Bari: Bari Nord

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
628,00	628,00	di cui:	20,00	0,00	608,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
633,00		-5,30	0,30				628,00	Per memoria - Allineamento delle stime di costo al valore esposto nella documentazione ufficiale.Le riclassifiche attengono alla riattribuzione di attività di progettazione pregressa nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0332A)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
25,30		-5,30		608,00		628,00	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione dell'intervento (fondi FSC21-27 delibera CIPESS n.1/2022)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante tratta Bari S.Spirito - Palese	628,00	628,00	0,00	619,80	8,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	91,15
	628,00	**628,00**	**0,00**	**619,80**	**8,20**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**91,15**

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 tratta Bari S.Spirito - Palese	J11C09000000009	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	7-2022	6-2024	-	-	7-2024	3-2025	4-2025	8-2032	5-2033	Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P193: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Regione Puglia

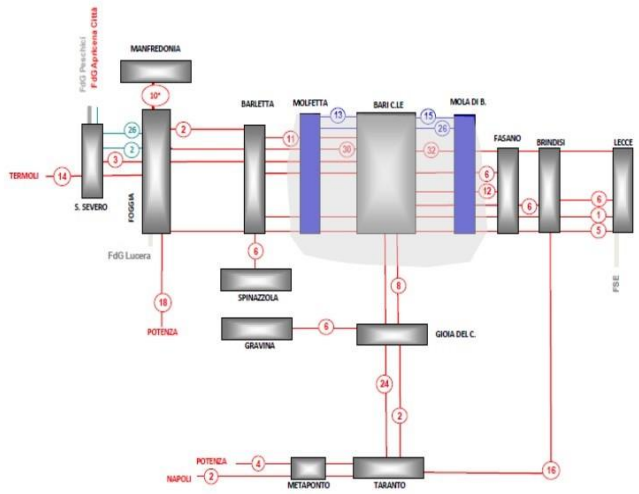
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

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.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari											X	X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P193: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
119,30	4,30	di cui:	4,30	0,00	0,00		0,00	0,00	10,00	30,00	75,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
207,40						-88,10	119,30

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
4,30						4,30

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari - interventi diffusi	119,30	4,30	115,00	95,44	23,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	114,30
	119,30	**4,30**	**115,00**	**95,44**	**23,86**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**114,30**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading nodo di Bari		119,30	4,30	4%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari - interventi diffusi		119,30	4,30	4%	0,00	0%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P194: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogeneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Calabria

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso interventi diffusi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	X		X							X	X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P194: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria

81,19	24,46	di cui:	12,20	0,00	0,00	8,86	0,00	3,40	14,73	12,00	30,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
68,30		8,86				4,03	81,19

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane.Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro di interventi (CUP J24C20002580001) connessi al Piano resilienza linee ed impianti sud finanziato dal PNRR (vedi A1004E)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
15,60		8,86				24,46

Per memoria - L'incremento dei finanziamenti è connesso all'inserimento nel perimetro di interventi (CUP J24C20002580001) connessi al Piano resilienza linee ed impianti sud finanziato dal PNRR (vedi A1004E)

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Piano resilienza PNRR Interventi nelle regioni del Sud	29,59	18,86	10,73	27,64	1,95	15,39	5,06	0,00	0,00	0,00	0,00	4,99	4,02
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria - interventi diffusi	51,60	5,60	46,00	40,53	11,07	2,29	2,29	2,29	0,00	0,00	0,00	0,00	49,31
	81,19	**24,46**	**56,73**	**68,17**	**13,02**	**17,68**	**7,35**	**2,29**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**4,99**	**53,33**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Interventi di upgrade tecnologico e prestazionale - DOIT Reggio Calabria	J24C20002580001	29,59	18,86	64%	5,79	31%	Realizzazione
Piano resilienza PNRR Interventi nelle regioni del Sud		29,59	18,86	64%	5,79	31%	
Upgrading nodo di Reggio Calabria		48,20	2,20	5%	0,00	0%	Progettazione
Costruzione stazione Reggio Calabria aeroporto	J31C08000010002	3,40	3,40	100%	2,29	67%	Realizzazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria - interventi diffusi		51,60	5,60	11%	2,29	41%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P213: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Sicilia

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina											X	X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P213: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina

53,47	7,47	di cui:	7,47	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	12,00	30,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
138,02						-84,55	53,47

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
7,47						7,47

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina - interventi diffusi	53,47	7,47	46,00	42,78	10,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	53,47
	53,47	**7,47**	**46,00**	**42,78**	**10,69**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**53,47**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading nodo di Messina		53,47	7,47	14%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina - interventi diffusi		53,47	7,47	14%	0,00	0%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0115: Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase

Tabella A06-Programmi città metropolitane

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.

L'intervento ferroviario si sviluppa in un contesto completamente urbanizzato della città di Catania. Il tracciato si svolge al margine sud orientale dell'abitato etneo, attraversando un territorio a morfologia sub pianeggiante, debolmente inclinato verso la linea di costa, con diverse rotture di pendenze e brevi partei sub verticali con salti di alcuni metri dovuti al permanere di brevi e discontinui relitti di fronti di colate laviche non ancora cancellati dalla attività antropica.

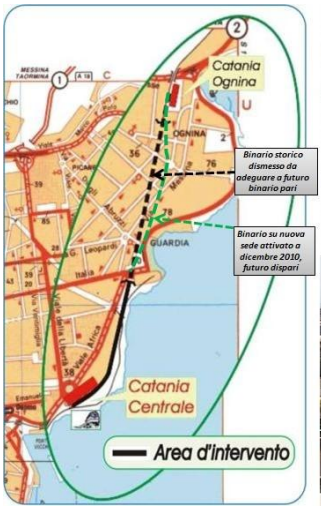
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

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: Raddoppio attivato il 18 giugno 2017. A dicembre 2018 è stata attivata la Fermata sotterranea di Picanello.

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 soddi







Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi FE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale e interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa					X	X	X	X				X				X			X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0115: Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
126,66	126,66	di cui:	67,69	0,00	0,00		58,97	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
126,66							126,66

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
126,66						126,66

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale e interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	126,66	126,66	0,00	99,37	27,29	126,03	124,54	119,41	4,49	1,09	0,08	0,06	0,60
	126,66	**126,66**	**0,00**	**99,37**	**27,29**	**126,03**	**124,54**	**119,41**	**4,49**	**1,09**	**0,08**	**0,06**	**0,60**

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 Catania Ognina - Catania Centrale e interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	J11H92000020008	Esercizio	12-2002	7-2003	-	7-2003	-	-	2-2005	7-2009	8-2005	12-2018	6-2017	n.a.	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0270: Sistemazione nodo di Catania

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi sono finalizzati al miglioramento dell'accessibilità al servizio, nell'ambito di un più ampio piano di riqualificazione e ricucitura urbana nel nodo e sono articolati in due lotti:interramento della linea ferroviaria antistante la pista dell'aeroporto per il prolungamento della pista dell'aeroporto Vincenzo Bellini di Catania Fontanarossa (intervento finanziato da PO Infrastrutture FSC 2014-2020 e inserito nel perimetro per la stretta correlazione con l'intervento di fase 2);interramento della stazione di Catania C.le e nella realizzazione di un nuovo tracciato a doppio binario (4,8 km circa), prevalentemente in galleria, tra quest'ultima e la stazione di Catania Acquicella, nonché nella realizzazione della nuova fermate Porto/Duomo. Il progetto si presenta complesso per le interferenze, archeologia e geologia.

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;- interramento 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 é stato esteso con l'intervento di interramento della linea in fregio all'aeroporto V.Bellini di Catania-Fontanarossa al fine di consentire il prolungamento della pista. Tale intervento é 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.

L'area connessa al progetto si colloca all'interno della zona urbana della città di Catania, in prossimità della costa ionica centrale. Il tracciato si sviluppa per circa 7.31 km in direzione NE-SW e impegna un settore di territorio caratterizzato da quote variabili tra 0.0 m s.l.m. e 28.5 m circa s.l.m., mentre l'intera area di studio si sviluppa a quote comprese tra il livello del mare e i 94.9 m circa s.l.m..Le principali interferenze della infrastruttura sono con il fiume Amenano, in zona portuale, ed il torrente Acquicella, nella omonima zona.Dll'analisi degli strumenti urbanistici comunali emerge che il tracciato, nelle parti a cielo aperto, transita quasi interamente su aree e ambiti industriali-portuali-ferroviari che ne garantiscono laconformità. Dall'analisi del sistema vincolistico non emergono particolari situazioni di criticità relative al rapporto tra l'opera in esame,la tipologia e la distribuzione dei vincoli, anche in considerazione della particolarià del tracciato di progetto che sisviluppaquasi interamente in sotterraneo.Anche con riferimento ai beni paesaggistici non vi sono particolari interferenze tra le opere in progetto e le aree vincolate; questo perché, quand'anche il tracciato interferisca con il bene paesaggistico denominato "Dichiarazione di notevoleinteresse pubblico di un'area del centro abitato di Catania", le interazioni tra opera e vincolo avvengono unicamente per leparti di tracciato in trincea tra le pk 0+000 e 0+600 e nuovamente tra le pk 1+050 e 1+400, in ambiti già ampiamente caratterizzati dal paesaggio infrastrutturale che si frappone percettivamente tra la città e il suo mare.Infine, per quanto riguarda le interferenze con le "Aree tutelate per legge", si evidenzia che il tracciato di progetto attraversa due corsi d'acqua, il torrente Acquicella (vincolato da Pk 4+200 a Pk 4+900 binario pari) e il Canalone Forcile (vincolato da Pk 5+650 a Pk 6+350 binario pari), in un contesto fortemente antropizzato, non determinando modifiche di rilievo.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Interramento tratta antistante la pista dell'aeroporto: cIn corso l'iter autorizzativo l'interramento tratta Acquicella – Bicocca per prolungamento pista Aeroporto.Raddoppio Catania C.le – Catania Acquicella e interramento stazione Catania C. le: In corso il PFTE dell'interramento della stazione di Catania C.le.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Aumento di capacità con l'eliminazione del «collo di bottiglia» rappresentato dal s.b.Miglioramento regolarità della circolazione e del servizio metropolitano nel Nodo ferroviario di Catania C.leMiglioramenti urbanistici-territoriali dovuti alla liberaz

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0270: Sistemazione nodo di Catania



Capacità		X
Velocità		
Accessibilità		X
Regolarità		
Prestazioni (merci)		
Gestione dei rotabili		
Gestione spazi di stazione		
Intermodalità merci		
Intermodalità passeggeri		
Integrazione della rete		
Upgrade e sicurezza		
Efficientamento processi		

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica											Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
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				X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
998,00	346,61	di cui:	5,00	11,61	235,00	95,00	0,00	0,00	651,39	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
998,00							998,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
346,61						346,61

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0270: Sistemazione nodo di Catania

Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	668,00	16,61	651,39	592,82	75,18	9,42	9,19	3,61	1,23	0,05	1,11	1,04	0,25
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	330,00	330,00	0,00	312,10	17,90	4,25	3,64	0,75	0,59	0,01	1,62	0,72	2,24
	998,00	**346,61**	**651,39**	**904,92**	**93,08**	**13,67**	**12,83**	**4,36**	**1,81**	**0,05**	**2,73**	**1,76**	**2,49**

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			
Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	J11H03000140008	Progettazione definitiva	12-2002	4-2020	2-2012	9-2022	-	-	2-2023	9-2023	9-2023	10-2028	12-2028	Da avviare	-		-
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	J11H03000140008	Progettazione definitiva	-	-	12-2017	4-2022	-	-	4-2022	11-2022	9-2022	6-2026	12-2025	Da avviare	-		-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P196: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Sicilia

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso interventi diffusi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi FE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania											X	X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P196: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania

117,32	2,32	di cui:	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	30,00	75,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
138,02						-20,70	117,32

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
2,32						2,32

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania - interventi diffusi	117,32	2,32	115,00	94,18	23,15	2,30	2,20	0,00	1,79	0,39	0,03	0,09	115,03
	117,32	**2,32**	**115,00**	**94,18**	**23,15**	**2,30**	**2,20**	**0,00**	**1,79**	**0,39**	**0,03**	**0,09**	**115,03**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading nodo di Catania		115,02	0,02	0%	0,00	0%	Progettazione
DOIT PA– upgrading linee viaggiatori	J67I17000010001	2,30	2,30	100%	2,29	100%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania - interventi diffusi		117,32	2,32	2%	2,29	99%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0036: Nodo di Palermo

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Progetto suddiviso in tre tratte:- tratta A: raddoppio tratta Palermo C.le/Brancaccio-Notarbartolo (8,5 km);- tratta B: raddoppio tratta Notarbartolo - La Malfa (4,3 km, in variante);- tratta C: raddoppio tratta La Malfa-Carini (16,2 km).

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.

Il Nodo di Palermo si inquadra nell'ambito dell'area metropolitana di Palermo, con ambiti territoriali che vanno dall'estremamente urbanizzato al sub-urbano. Per il raddoppio sono realizzate e sono in realizzazione una notevole quantità di gallerie artificiali/naturali.

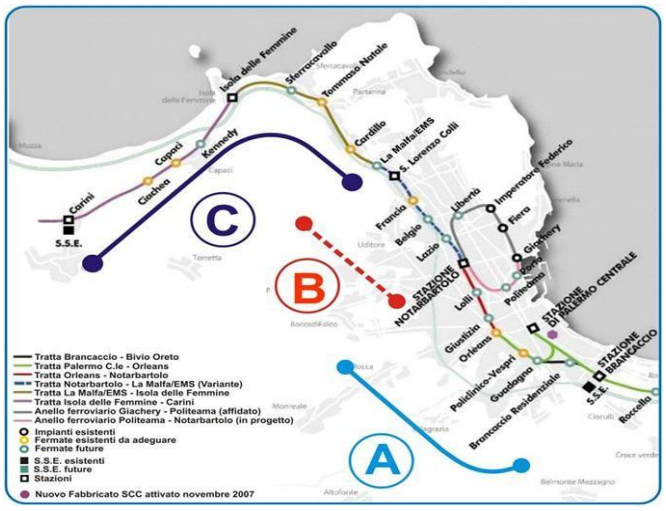
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2018 è stato attivato il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi, con il raddoppio tra Carini e San Lorenzo Colli (sulla tratta C) e il raddoppio sulla tratta Palermo Centrale-Orleans (sulla tratta A).Sulla Tratta A sono stati avviati a giugno 2021 i lavori per lo scavo dell'ultimo tratto di binario dispari per circa 60 m, dopo il completamento delle demolizioni degli edifici su Vicolo Bernava che avevano manifestato cedimenti in occasione dell'imprevisto geologico. Sono in corso le attività negoziali per l'appalto di attrezzaggio della Tratta A, la cui attivazione è prevista entro il 2023. Nella Tratta B è stato completato lo scavo con TBM della galleria Notarbartolo – De Gasperi a fine 2018 ed è in corso di completamento l'attrezzaggio tecnologico dell'infrastruttura che consentirà l'attivazione del doppio binario Notarbartolo – S. Lorenzo Colli entro il 2022. Nel 2021 è stata esperita la gara per la realizzazione della fermata Belgio la cui attivazione è prevista entro il 2023.Nella tratta C: Nell'ultimo trimestre 2021 è stata messa in servizio la nuova fermata di Capaci.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno di eliminare il principale «collo di bottiglia della Rete ferroviaria Siciliana, legato sia alla configurazione infrastrutturale di semplice binario sia alla forte domanda di spostamento delle località interessate.In particol



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini, Apparato tecnologico Palermo c.le e Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico				X	X	X	X	X	X		X	X							X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0036: Nodo di Palermo

Palermo c.le-Fiumetorto																							
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini			X	X	X	X	X	X			X	X									X		
Apparato tecnologico Palermo c.le					X	X					X	X									X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.200,00	1.200,00	di cui:	414,43	0,00	12,50		302,33	470,74	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.200,00							1.200,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
1.180,30				39,46	-19,76	1.200,00	Le nuove risorse regionali sono destinate al completamento dell'intervento. Le risorse statali liberate sono state messe a disposizione per l'avvio di nuovi interventi in Sicilia (vedi P201)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini, Apparato tecnologico Palermo c.le e Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	1.200,00	1.200,00	0,00	978,82	221,18	1.135,12	1.027,38	967,72	50,86	8,91	14,02	13,59	21,09
	1.200,00	**1.200,00**	**0,00**	**978,82**	**221,18**	**1.135,12**	**1.027,38**	**967,72**	**50,86**	**8,91**	**14,02**	**13,59**	**21,09**

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 ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini, Apparato tecnologico Palermo c.le e Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	J11H92000000008	Esercizio	4-2008	8-2008	5-2008	10-2011	-	-	6-2005	5-2009	7-1999	5-2018	9-2001	Conclusa	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P235: Chiusura anello di Palermo tratta Politeama - Notarbartolo

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di un anello ferroviario che, partendo dall'esistente linea Palermo Notarbartolo – Giachery, si richiuda sulla stazione di Palermo Notarbartolo, servendo il porto e il centro di Palermo (Piazza Castelnuovo/Politeama).La 1^ fase Giachery-Politeama, di competenza del Comune di Palermo, ha un costo di 152 mln. I lavori sono in corso, ma si presenta una criticità finanziaria connessa all'acceso al finanziamento comunitario POR.La 2^fase Politeama – Notarbartolo, di competenza RFI, ha un costo di 100 mln. L'investimento è in progettazione ed è finanziato da FSC 2014-2020.Sulla linea esistente sono in esercizio attualmente le fermate di Imperatore Federico, Fiera e Giachery. Quest'ultima funge da capolinea per i servizi Notarbartolo – Giachery.Sul tratto attualmente in esercizio è prevista la nuova fermata Libertà, in fase di realizzazione.

Gli interventi previsti sono tutti ricompresi nell'ambito territoriale del Comune di Palermo

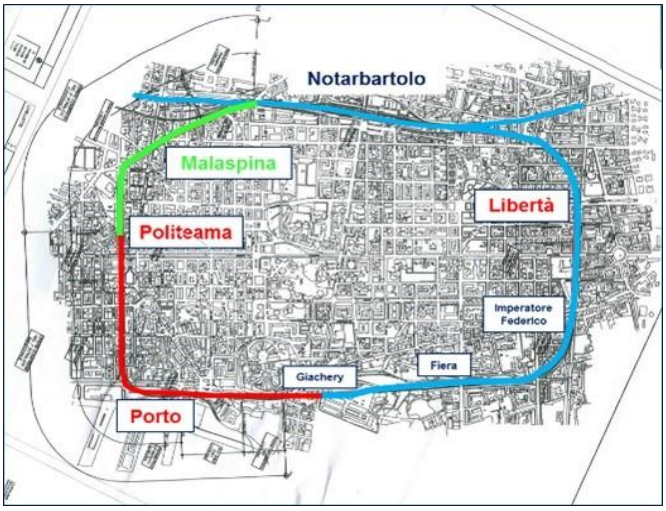
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Il primo lotto funzionale è in fase di realizzazione con previsione di attivazione entro il 2023Il progetto definitivo del tratto di chiusura dell'Anello è stato sottoposto al parere del Provveditorato OOPP ed esitato nel novembre 2020. A gennaio 2021 è stata inviata l'istanza per l'attivazione del Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale per completare l'iter autorizzativo del progetto. In data 15 marzo 2022 si è tenuta la prima seduta di Conferenza dei Servizi in ambito PAUR, il cui provvedimento finale è atteso entro il prossimo mese di giugno. Conseguentemente sarà avviata la gara per l'affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori. La tempistica di esecuzione delle opere è di circa quattro anni.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Al termine degli interventi di realizzazione di entrambi i lotti (Giachery-Politeama e Politemama Notarbartolo), sarà possibile istituire nuovi servizi di tipo metropolitano che consentiranno di servire le aree centrali della città di Palermo.- Aumento d



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Tratta Politeama-Notarbartolo					X	X					X	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P235: Chiusura anello di Palermo tratta Politeama - Notarbartolo

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
100,00	100,00	di cui:	0,00	0,00	100,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
100,00							100,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
100,00						100,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Politeama-Notarbartolo	100,00	100,00	0,00	87,47	12,53	3,23	2,21	0,00	0,00	0,00	0,81	1,41	2,00
	100,00	**100,00**	**0,00**	**87,47**	**12,53**	**3,23**	**2,21**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,81**	**1,41**	**2,00**

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 Politeama-Notarbartolo	J74C20001660001	Esecuzione	-	-	10-2019	7-2022	11-2022	-	7-2022	1-2023	3-2022	11-2024	3-2025	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0336: Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la prosecuzione del raddoppio della linea Messina-Palermo in ingresso al nodo di Palermo per un'estesa di circa 32 km da Fiumetorto a Castelbuono. L'intervento è articolato in due lotti: Fiumetorto - Ogliastrillo (Cefalù) per un'estesa di circa 19 km;Ogliastrillo (Cefalù) – Castelbuono per un'estesa di circa 13 km, di cui 11 km in galleria, e realizzazione della nuova fermata di Cefalù.

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.

Il progetto prevede il raddoppio della linea da Fiumetorto a Castelbuono. Il tratto da Fiumetorto a Lascari è essenzialmente in affiancamento alla linea preesistente, con connotazioni pianeggianti e sub-urbane. Il secondo tratto, che ha chiuso la prima fase funzionale, da Lascari a Cefalù Ogliastrillo, è in variante con galleria naturale, allontanandosi dalla linea di costa, con caratteristiche extraurbane. la sesonda fase funzionale, Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono, è essenzialmente in galleria naturale e in variante rispetto alla linea esistente, allontanandosi anch'essa dalla linea di costa, con caratteristiche extraurbane.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Fiumetorto – Ogliastrillo: tratta Fiumetorto - Campofelice attivata a gennaio 2016; tratta Campofelice – Ogliastrillo: attivata a dicembre 2017.Tratta Ogliastrillo - Castelbuono: i lavori sono in corso di realizzazione.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Unitamente agli interventi in corso sul nodo di Palermo l'intervento consentirà un incremento di capacità (da 4 a 10 treni/h) e una migliore accessibilità alla città di Palermo e all'aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Punta Raisi.- Unit





Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
1^ fase: Raddoppio tratta Fiumetorto-Ogliastrillo					X	X	X	X				X							X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0336: Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P135: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Sicilia

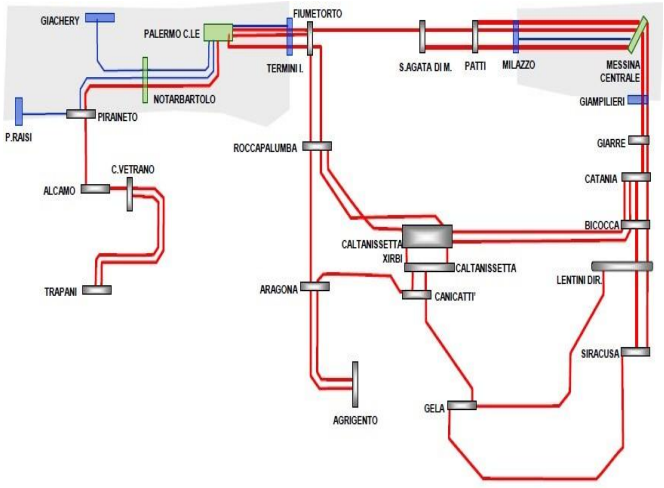
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso interventi diffusi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo			X								X	X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P135: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo

132,20	17,20	di cui:	13,80	0,00	0,00	0,00	3,40	10,00	30,00	75,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
219,10	-8,50					-78,40	132,20	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
25,70	-8,50					17,20	Per memoria - Trasferimento degli interventi conclusi (CUP J74C14000020002 e J74J17000000001) in tabella C "Opere Ultimate"

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo - interventi diffusi	132,20	17,20	115,00	108,11	24,09	16,72	15,94	0,00	6,87	5,24	2,04	2,38	115,03
	132,20	**17,20**	**115,00**	**108,11**	**24,09**	**16,72**	**15,94**	**0,00**	**6,87**	**5,24**	**2,04**	**2,38**	**115,03**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading nodo di Palermo		115,00	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading tecnologico ed infrastrutturale Palermo C.le	J64J17000010001	17,20	17,20	100%	16,57	96%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo - interventi diffusi		132,20	17,20	13%	16,57	96%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P197: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari

Tabella A06-Programmi città metropolitane

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti e delle linee afferenti il nodo, interessate da traffico promiscuo regionale, medio-lunga percorrenza e merci. Gli interventi infrastrutturali tipicamente prevedono l'adeguamento/potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) delle stazioni per gestire le inteferenze tra flussi, la realizzazione di nuove fermate e la riqualificazione di quelle esistenti per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario. Dal punto di vista tecnologico è generalmente previsto il potenziamento del sistema di distanziamento (anche con sezioni corte e/o ERTMS High Density nelle tratte più congestionate), degli apparati centrali e del sistema di supervisione e regolazione della circolazione per migliorare la regolarità di esercizio e consentire l'incremento della capacità. Ulteriori interventi riguardano l'upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico, il potenziamento dei sistemi di alimentazione elettrica e interventi diffusi sulla sede e sulla sovrastruttura ferroviaria per omogeneizzare le caratteristiche prestazionali delle linee e gestire obsolescenza e punti singolari. Gli interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Sardegna

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari											X	X			X					X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
47,50	1,50	di cui:	1,50	0,00	0,00		0,00	0,00	4,00	12,00	30,00	0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P197: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
68,20						-20,70	47,50

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1,50						1,50

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari - interventi diffusi	47,50	1,50	46,00	38,00	9,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	47,50
	47,50	**1,50**	**46,00**	**38,00**	**9,50**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**47,50**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading nodo di Cagliari		47,50	1,50	3%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari - interventi diffusi		47,50	1,50	3%	0,00	0%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P175: Scalo Torino Orbassano

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inseriscono nel più ampio progetto di rifunzionalizzazione dello scalo di Orbassano, articolato su uno scenario di medio periodo ed uno di lungo periodo. In particolare si tratta di interventi da realizzare sull'attuale "fascio container" e destinati a migliorare la funzionalità dei raccordi presenti. Gli interventi prioritari (1^ fase) nell'ambito del programma riguardano: sviluppo della progettazione definitiva di tutti gli interventi previsti per lo scenario di medio termine;allungamento, per quanto possibile, a modulo di 750 m, mediante riordino delle radici, dei binari del Fascio Dogana (o fascio container);adeguamento dell'apparato IS a seguito delle modifiche apportate all'armamento ferroviario;interventi infrastrutturali per l'adeguamento e il potenziamento delle aree logistiche a supporto delle attività esistenti.Nello specifico gli interventi rappresentano una prima fase funzionale, in anticipazione, del potenziamento del terminal di Torino Orbassano i cui futuri sviluppi, anche 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. Gli interventi di 2^ fase sono necessari per la realizzazione - nell'ambito dello Scalo di Orbassano – della linea SFM5 attestata alla nuova stazione S. Luigi di Orbassano e costituiscono altresì una prima fase di opere di rifunzionalizzazione dello scalo, coerente con il PRG complessivo dell'impianto nell'ambito di tali interventi verrà realizzato un nuovo ACC in sostituzione dell'attuale ACEI.

Gli interventi si inseriscono nel più ampio progetto di rifunzionalizzazione dello scalo di Orbassano, articolato su uno scenario di medio periodo ed uno di lungo periodo . In particolare si tratta di interventi da realizzare sull'attuale "fascio container" e destinati a migliorare la funzionalità dei raccordi presenti. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano -sviluppo della progettazione definitiva di tutti gli interventi previsti per lo scenario di medio termine;- allungamento, per quanto possibile, a modulo di 750 m, mediante riordino delle radici, dei binari del Fascio Dogana (o fascio container);- adeguamento dell'apparato IS a seguito delle modifiche apportate all'armamento ferroviario;- interventi infrastrutturali per l'adeguamento e il potenziamento delle aree logistiche a supporto delle attività esistenti.Nello specifico gli interventi rappresentano una prima fase funzionale, in anticipazione, del potenziamento del terminal di Torino Orbassano i cui futuri sviluppi, anche 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.

InquadramentoterritorialeLo scalo di Orbassano è l'impianto merci operativo nell'ambito del nodo ferroviario di Torino. E' ubicato nella prima cintura sud ovest della Città, in adiacenza alla tangenziale stradale e all'interporto, nonché collegato a diversi operatori per traffico intermodale.Tipologia di opereGli interventi comprendono la realizzazione/prolungamento di binari con relativi adeguamenti impiantistici.

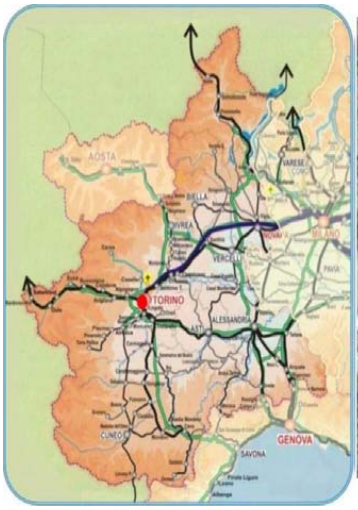
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

A Dicembre 2021 è stata attivata la Fase 0.In corso le attività propedeutiche all'avvio delle attività negoziali della Fase 1 relativamente agli interventi di armamento, trazione elettrica e segnalamento, funzionali all'attivazione della nuova linea SFM5 attestata alla stazione di S. Luigi di Orbassano.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento di prima fase consentirà di gestire in modo più efficace il traffico in ingresso dalla nuova linea Torino - Lione, adeguando l'impianto al modulo di 750 m ed alle nuove tecnologie di trasporto merci. Nella fase finanziata sono previsti interv





Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P175: Scalo Torino Orbassano

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Scalo Torino Orbassano: interventi in fascio container		X		X		X						X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
63,00	63,00	di cui:	50,00	0,00	13,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
13,00		50,00					63,00

Per memoria - Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro degli interventi di 2^ fase (CUP J84E21004550001)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
13,00		50,00				63,00

Per memoria - Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro degli interventi di 2^ fase (CUP J84E21004550001)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
ACC Torino Orbassano	50,00	50,00	0,00	40,41	9,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Scalo Torino Orbassano: interventi in fascio container	13,00	13,00	0,00	10,18	2,82	10,32	8,28	0,00	1,28	0,92	3,81	2,29	1,51
	63,00	**63,00**	**0,00**	**50,59**	**12,41**	**10,32**	**8,28**	**0,00**	**1,28**	**0,92**	**3,81**	**2,29**	**1,51**

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 Torino Orbassano: interventi in fascio container	J74J18000000001	Esercizio	-	-	4-2018	12-2021	-	-	-	5-2019	7-2019	6-2021	12-2021	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P173: Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

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.

Gli interventi consistono nell'attrezzaggio tecnologico e nella altre realizzazione di opere di allaccio alla rete ferroviaria nazionale del nuovo terminale in costruzione nell'area dell'EX Fascio Direzioni della stazione di Milano Smistamento che sarà gestito dalla società TERALP.La città di Milano sarà dotata di un terminal tecnologicamente avanzato in grado di soddisfare la futura domanda di trasporto merci su lunga distanza tra il capoluogo lombardo e le principali origini/destinazioni italiane ed europee. Il progetto è articolato in due macro-interventi:nuovo collegamento fra i binari dei fasci 'Arrivi' e 'Nord' di Milano Smistamento al nuovo binario a servizio dei raccordi entro il Piazzale di Mercitaliacompletamento rete ferroviaria di collegamento, opere di bonifica ambientale e realizzazione strada di emergenza.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Collegamento ferroviario: Lavori in corso d'opera. Interventi iniziati nel gennaio 2019 con attivazione effettuata nel 2020. Opere di completamento: strada di collegamento in fase di completamento, realizzazione interventi di collegamento a nuovo terminal a dicembre 2023.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Aumento del numero di binari attrezzati sia per gli arrivi che per le partenze- Possibilità di movimentazione di treni completi fino a 740 metri di lunghezza tra i binari di arrivo/partenze e i raccordi/terminal



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Attrezzaggio tecnologico e opere di allaccio alla rete ferroviaria nazionale	X		X			X						X							X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P173: Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
22,00	22,00	di cui:	22,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
22,00							22,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
22,00						22,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Attrezzaggio tecnologico e opere di allaccio alla rete ferroviaria nazionale	22,00	22,00	0,00	20,25	1,75	16,33	9,88	1,10	0,00	2,48	2,99	3,31	4,80
	22,00	**22,00**	**0,00**	**20,25**	**1,75**	**16,33**	**9,88**	**1,10**	**0,00**	**2,48**	**2,99**	**3,31**	**4,80**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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			
Attrezzaggio tecnologico e opere di allaccio alla rete ferroviaria nazionale	J84H14001330001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	2-2022	1-2023	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P212: Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (stralcio ferroviario)

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento consiste nello studio di fattibilità per il collegamento del Porto di Napoli attraverso l'impianto ferroviario Napoli Traccia e la riorganizzazione dell'infrastruttura ferroviaria portuale coerentemente con le linee di sviluppo pianificate dall'Autorità Portuale.

In relazione alle interlocuzioni con tutti gli stakeholder interessati, RFI ha studiato due ipotesi alternative per la connettività al porto di Napoli, quali: In particolare:- un collegamento ferroviario con il Porto di Napoli attraverso l'impianto di Napoli Traccia, in coerenza con la Convenzione sottoscritta tra RFI e Regione Campania relativa all'attuazione dell'intervento "Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (progetto di fattibilità)" con risorse pari a 800.000 € a valere dei fondi FSC 2014-2020 "patto per il Sud";- un collegamento ferroviario con il Porto di Napoli attraverso la stazione di Napoli San Giovanni Barra, nell'ambito del Protocollo d'intesa tra RFI e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale sottoscritto in data 6 aprile 2018, sulla base dei futuri sviluppo previsti dall'AdSP sul Terminal di Levante destinato al traffico dei container.

Camapania

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Studio di fattibilità trasmesso a regione Campania nel 2019.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento del sistema di movimentazione delle merci del porto di Napoli da/per i principali nodi logistici regionali ed extraregionali



	Capacità	
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	X
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	X
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Collegamento ferroviario con il Porto di Napoli				X							X	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
60,00	1,80	di cui:	1,00	0,00	0,00		0,00	0,80	0,00	58,20		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P212: Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (stralcio ferroviario)

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
60,00							60,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1,80						1,80

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario con il Porto di Napoli	60,00	1,80	58,20	48,00	12,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	58,20
	60,00	**1,80**	**58,20**	**48,00**	**12,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**58,20**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 con il Porto di Napoli		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P256: Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento di potenziamento dello scalo, in termini di capacità e di funzionalità, per adeguarlo alle future esigenze del traffico merci previste nel "Memorandum of Understanding", del 2012, con cui si è condiviso l'impegno alla realizzazione in Italia di tre nuovi terminali per il trasporto combinato, tra cui il Nuovo Terminale di Brescia a cura della società TerAlp (partecipata da Hupac e Mercitalia Logistics).La realizzazione di tale impianto terminale ed il conseguente nuovo traffico da/per lo Scalo di Brescia, rende necessario incrementare di capacità dello stesso scalo in modo tale da poter garantire la coesistenza dei traffici attuali con quelli indotti, secondo un nuovo modello di esercizio.Il progetto di messa a PRG dello Scalo di Brescia (denominato anche Brescia Fascio Merci) prevedono l'adeguamento a modulo 750 metri degli attuali binari I e II FM, che saranno destinati all'arrivo/partenza dei treni lato sia lato Milano che lato Verona/San Zeno e la realizzazione di 6 nuovi binari di circolazione, di cui 3 a modulo 750 metridestinati all'arrivo/partenza treni solo lato Milano.

L'intervento, da realizzarsi per fasi, prevede:- adeguamento a modulo 750 metri dei binari I-II FM collegati sia lato Milano che lato Verona/San Zeno;- realizzazione di 3 nuovi binari di circolazione all'interno del Fascio Merci collegati sia lato Milano che lato Verona/San Zeno;- realizzazione di 3 nuovi binari di circolazione del Fascio Merci aventi modulo 750 metri collegati solo lato Milano; il nuovo dispositivo di armamento permetterà l'arrivo a 60 km/h su tali binari sia dalla linea AV/AC che dalla linea Storica, attraverso il binario di accumulo anch'esso già a modulo 750 metri;- realizzazione di nuovi binari elettrificati destinati alla sosta/ricovero dei locomotori.Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di una nuova asta di manovra a modulo 750 metri lato Milano collegata a tutti i binari di arrivo/partenza del Fascio Merci, nonché ai raccordi presenti in impianto. In prima fase è previsto l'adeguamento a modulo pari a 750 metri dei binari I e II del fascio merci. Lo Scalo di Brescia sarà adeguato alle specifiche per il traffico merci, che prevedono la circolazione di treni merci aventi lunghezza fino a 740 metri, sagoma P/C80 e categoria di massa assiale D4.

L'intervento si sviluppa nel Comune di Brescia. Gli interventi ricadono quasi esclusivamente in ambito ferroviario ad eccezione dell'asta di manovra da 750m il cui tracciato si sviluppa nell'area compresa tra la tangenziale di Brescia e il fiume Mella

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica è stato ultimato e trasmesso al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia Romagna che ha dato parere favorevole. Il MITE con parere del 09/11/2021 ha stabilito la necessità di sottoporre il progetto a procedura VIA.A Novembre 2021 è stata ultimata la Progettazione Definitiva, successivamente, tenuto conto di quanto deciso dal MITE, a Gennaio 2022 è stato ultimato lo Studio di Impatto Ambientale.Sono in corso le attività propedeutiche per la richiesta di apertura della CdS.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità dell'impianto grazie all'aumento del numero di binari di arrivo/partenza e all'aumento delle possibilità di soste in impianto e velocizzazione di alcuni itinerari di stazione- Aumento del modulo dei binari, con possibilità di



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	X
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	X
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P256: Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia	X					X						X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
78,00	78,00	di cui:	51,75	0,00	0,00	26,25	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
78,00							78,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
78,00						78,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia	78,00	78,00	0,00	75,04	2,96	2,16	0,21	0,00	0,00	0,00	0,41	0,02	1,29
	78,00	**78,00**	**0,00**	**75,04**	**2,96**	**2,16**	**0,21**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,41**	**0,02**	**1,29**

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 scalo di Brescia	J84C19000370009	Progettazione definitiva	2-2020	12-2020	5-2021	12-2022	-	-	12-2022	5-2023	5-2023	12-2026	12-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P252: Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede l'adeguamento della stazione di Vado Ligure Z.I funzionale al collegamento con il Porto di Vado e alla piattaforma Maersk.In particolare si prevede il rinnovo dell'apparato centrale di stazione, che avrà giurisdizione su tutti e sei i binari dello scalo, e la sistemazione del PRG dell'impianto con adeguamento di almeno un binario a modulo.All'interno del perimetro è compresa anche la soppressione del passaggio a livello di Via Sabazia, lato porto di Vado, l'adeguamento per la gestione delle merci pericolose, la progettazione dell'indipendenza della radice dei raccordi Porto ed Esso/Infineum e l'adeguamento stradale di via Leopardi, necessario nell'ambito dei lavori di PRG a regime.

L'impianto di Vado Ligure Zona Industriale è ubicato nel Comune di Vado Ligure in provincia di Savona ed è collegato alla rete nazionale Genova Vemtimiglia attraverso l'impianto di Savona Parco Doria L'impianto, che svolge funzione di scalo merci essenzialmente a servizio del Porto di Vado Ligure, è interamente in asset RFI, ma la gestione è temporaneamente affidata ad AdSP MALO e regolata con apposita Comvenzione rinnovata 22/12/2020

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In data 28/11/2021 è stato attivato il nuovo ACC su ferro attuale.E' stata ultimata progettazione definitiva dell' opera sostituiva per la soppressione del passaggio a Livello di Via Sabazia, in data 09/02/2022 è stato avviato l'iter autorizzativo.E ' in via di ultimazione la progettazione definitiva del PRG della stazione di Vado Ligure.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consentirà di gestire i futuri flussi provenienti dagli sviluppi logistici previsti nel Porto di Vado Ligure con un infrastruttura adeguata sia in termini di capacità che di prestazioni.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	X					x						X							x					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P252: Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
78,00	78,00	di cui:	72,40	0,00	0,00	5,60	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
36,00			42,00				78,00

L'incremento di costo è connesso ad affinamento progettuale e nuovi interventi (barriere antirumore, sistemazione idraulica del rio Lusso ..)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
36,00				42,00		78,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	78,00	78,00	0,00	74,05	3,95	3,84	2,38	0,00	0,00	0,00	0,00	2,08	1,70
	78,00	**78,00**	**0,00**	**74,05**	**3,95**	**3,84**	**2,38**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2,08**	**1,70**

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 e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	J44D20000050009	Esecuzione	-	-	4-2021	12-2022	7-2023	12-2023	-	-	2-2021	6-2022	12-2025	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I008: Porto di Trieste

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Ai fini di accompagnare il previsto sviluppo dei traffici del Porto è stato elaborato un piano di investimenti delle infrastrutture ferroviarie, i cui interventi ricadono prevalentemente su aree di proprietà di RFI:

Il piano prevede 3 fasi di intervento:1^ Fase – Interventi urgenti coerenti con la configurazione finale del nodo, finalizzata al consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto;2^ 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;rinnovo tecnologico mediante la realizzazione del nuovo ACC-M a servizio di tutti gli impianti ferroviari afferenti al porto;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;3^ Fase – Realizzazione del nuovo Varco 5 per accesso diretto al Molo VII. Interventi sugli impianti di Campo Marzio, Trieste Aquilinia e Servola e tratte afferenti.

L'intervento verrà realizzato nelle aree prospicenti il Porto di Trieste e lungo la linea storica che raccorda i vari impianti industriali presenti sulla golfo di Trieste a Servola ed Aquilinia e permetterà di aumentare delle prestazioni degli impianti a servizio del porto, in vista dei futuri incrementi di traffico ferroviario.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

1^ Fase: Attivato ad Aprile 2018 l'estensione dell'ACEI di Trieste C.M. fino a Trieste Servola, in data 05 Settembre 2021 è avvenuta la riattivazione del binario tratta Bivio San Giacomo – Bivio Cantieri; con tale attivazione si sono conclusi gli interventi di 1^ fase.2^ Fase: In data 22/03/2021 è stata attivata la Fase Funzionale relativa alle aste Paranzane (Varco 2);E' stata ultimata la Progettazione Esecutiva relativa al nuovo ACC di Trieste Campo Marzio a cura dell'Appaltatore, sono in corso le attività di verifica; 3^ Fase: E' stata ultimata la Progettazione Definitiva, sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio dell'iter autorizzativo.Restanti Interventi: sono in corso i lavori propedeutici ed è stata ultimata la Progettazione Definitiva dei restanti interventi ad esclusione delle barriere antirumore. Sono in corso le attività di verifica ai fini della validazione e le attività propedeutiche per l'avvio delle attività negoziali.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Aumento della capacità teorica ammessa dalle attuali 13 coppie/g di lunghezza 600 metri a 20 coppie/g di lunghezza 750 metri nella fase 1- Aumento della capacità teorica ammessa dalle attuali 13 coppie/g di lunghezza 600 metri a 35 coppie/g di lunghezz



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I008: Porto di Trieste

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P142: Porto di Ravenna

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il porto di Ravenna sta conoscendo un notevole sviluppo nei collegamenti merci, con un traffico medio nel 2021 pari a 620 treni al mese, con picchi fino a 850 treni/mese.In un contesto di continua crescita dei traffici, gli interventi, articolati per fasi funzionali, mirano al miglioramento dei collegamenti e al potenziamento degli impianti portuali, in attuazione dei protocolli di intesa del 15 giugno 2015 e del 10 novembre 2017.

Intervento 1: 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 aumentare la sagoma limite dei collegamenti ferroviari, eliminare un'interferenza tra la stazione ed il porto, migliorare la capacità del collegamento porto stazione.1. Sottopassaggio di via Canale Molinetto: Realizzazione sottopassaggio carrabile sostitutivo di passaggio a livello di via Canale Molinetto, km 73+423 della linea Ravenna-Rimini;2. Prolungamento dorsale raccordo in destra Candiano;3 . Adeguamento alla sagoma P/C 80 del cavalcavia Teodorico. Demolizione dell'attuale ponte e ricostruzione di un nuovo cavalcaferrovia metallico che garantisce la sagoma PC80;4. Ripristino della funzionalità della bretella per arrivo/partenza direttamente dal raccordo in sinistra Candiano.Intervento 2: in data 10 novembre 2017 è stato sottoscritto il «Protocollo d'intesa per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del traffico merci» fra RFI, Regione Emilia Romagna, AP di Ravenna e Comune, nel quale sono definiti gli impegni per elaborare le soluzioni progettuali per lo sviluppo del nodo di Ravenna e le relative fasi attuative.1 .Potenziamento dello scalo sinistra Candiano distinto in una fase preliminare 1a di adeguamento dell'esistente e in una fase 1b.2. Potenziamento dello scalo destra Candiano.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Intervento 1.- Opera 3 conclusa; opera 4 conclusa. Progettazione definitiva dell'opera 1 conclusa, in corso Conferenza dei Servizi; progettazione definitiva dell'opera 2 conclusa ed in fase di condivisione con Autorità Portuale e Comune di Ravenna.Intervento 2. – Realizzazione dell'opera 1 – fase 1a completata. Progettazione definitiva dell'opera - 1 fase 1b in corso. Progettazione dell'opera 2 da avviare.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

I principali benefici connessi agli interventi sono i seguenti: - sviluppo del traffico merci in afferenza al Porto di Ravenna;- realizzazione di itinerari/istradamenti della stazione di Ravenna per il passaggio di traffico merci con sagoma P/C80;- la



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Fase 1: soppressione P.L. via Canale Molinetto, adeguamento cavalcavia Teodorico, prolungamento del	X		X										X											

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto P142: Porto di Ravenna

sottopassaggio pedonale di stazione				
Fase 2a: adeguamento collegamento esistente dorsale sinistra Candiano			X	
Fase 2b: potenziamento collegamenti esistenti dorsali sinistra e destra Candiano	X	X	X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
77,10	77,10	di cui:	72,10	0,00	0,00		0,00	5,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
77,10							77,10

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
77,10						77,10

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fase 1: soppressione P.L. via Canale Molinetto, adeguamento cavalcavia Teodorico, prolungamento del sottopassaggio pedonale di stazione	20,00	20,00	0,00	18,38	1,62	10,22	9,06	0,00	0,14	0,37	3,87	5,62	0,05
Fase 2a: adeguamento collegamento esistente dorsale sinistra Candiano	3,50	3,50	0,00	2,86	0,64	1,57	1,20	0,00	0,00	0,43	0,72	0,04	0,05
Fase 2b: potenziamento collegamenti esistenti dorsali sinistra e destra Candiano	53,60	53,60	0,00	42,88	10,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	52,17
	77,10	**77,10**	**0,00**	**64,12**	**12,98**	**11,79**	**10,27**	**0,00**	**0,14**	**0,79**	**4,59**	**5,66**	**52,27**

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: soppressione P.L. via Canale Molinetto, adeguamento cavalcavia Teodorico, prolungamento del sottopassaggio pedonale di stazione	J74H17000420001	Esecuzione	-	-	3-2018	3-2023	-	-	-	-	12-2022	7-2025	12-2022	-	-	-	-
Fase 2a: adeguamento collegamento esistente dorsale sinistra Candiano	J74H17000420001	Esecuzione	10-2020	1-2023	10-2020	1-2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fase 2b: potenziamento collegamenti esistenti dorsali sinistra e destra Candiano		Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	11-2027	11-2028	11-2028	5-2039	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P220: Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel più ampio programma R.A.C.C.O.R.D.O. (Rail Access from Cost to Corridor) di rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce.

Gli interventi sono articolati nei seguenti macro-interventi: collegamento diretto fra il Porto di Livorno e l'Interporto A. Vespucci di Guasticce. Tale intervento si realizza mediante un nuovo tratto di linea a singolo binario con un'estensione di circa 1.600 metri, necessario per mettere in comunicazione tratti di binari esistenti, e un'opera di scavalco di 362 metri per il sovra-attraversamento, in ambito stazione di Livorno Calambrone, della linea tirrenica Genova-Roma.nuovo tratto di linea per il collegamento dell'Interporto di Guasticce alla linea Vada-Collesalvetti-Pisa con innesto diretto sia lato Vada che lato Collesalvetti;bretella per il collegamento diretto tra la linea Firenze-Pisa e la linea Vada-Collesalvetti-Pisa per by-passare l'abitato di Pisa.

L'intervento è interamente localizzato in Regione Toscana, Provincia di Livorno, essenzialmente nel Comune di Livorno, tranne un marginale interesse del Comune di Collesalvetti per la localizzazione di alcune aree di cantiere. L'assetto geomorfologico dell'area in studio risulta essere assolutamente pianeggiante, tipico di una pianura alluvionale, con quote di superficie di circa 1,5-2,0 metri s.l.m; infatti, la zona oggetto dell'intervento si situa sull'orlo meridionale della Pianura di Pisa ed è riferibile a terreni di deposito di colmata, dunali ed alluvionali. L'area, si trova ad una quota leggermente superiore rispetto all'originario piano campagna a causa della messa in posto di materiale antropico, di riporto, per la realizzazione del piazzale al di sotto dello svincolo stradale che collega alla S.G.C. FI-PI-LI.

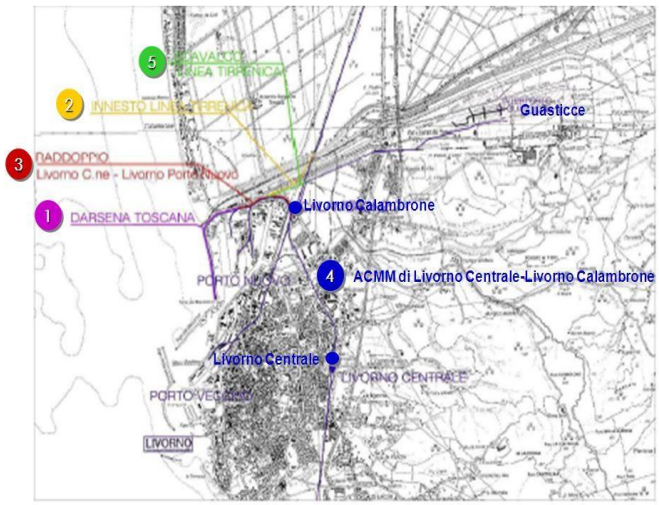
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Collegamento diretto porto-interporto: conclusa attività negoziale, contratto in fase di stipula. Sono già in corso, su aree RFI, interventi propedeutici alla fase realizzativa. Collegamento interporto a linea Collesalvetti e by-pass di Pisa: Il PFTE ha ottenuto parere positivo con prescrizioni presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sono in corso gli approfondimenti per il recepimento, già in questa fase, di alcune integrazioni/prescrizioni espresse nel parere; a breve termine si darà avvio alla verifica ambientale presso il MITE e contestuale sviluppo della Progettazione Definitiva.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Possibilità di sviluppo dei traffici merci su ferro;- potenziamento del trasposto intermodale nave – ferro;- miglioramento dell'accessibilità del porto di Livorno verso il retroterra ed i mercati europei.Scavalco della linea Tirrenica ambito Livorno



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	X
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P220: Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce

Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)	X	X		X	X		
Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Vada via Collesalvetti		X			X	X	
Bretella di collegamento tra la linea Pisa-Vada via Collesalvetti e la linea Firenze-Pisa	X	X		X		X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
488,00	338,00	di cui:	312,80	0,00	0,00		0,00	25,20	150,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
337,00			151,00				488,00

L'incremento del costo a vita intera del Progetto è conseguente all'esito della PFTE che ha evidenziato la necessità di maggiori opere di consolidamento in fondazione, a valle delle indagine geotecniche condotte, ad affinamenti nello studio delle viabilità, nonché alle prescrizioni del CSLLPP.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
33,82				304,18		338,00

Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione del primo lotto funzionale, relativo al collegamento tra l'interporto di Guasticce e la linea Pisa-Vada via Collesalvetti

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)	27,00	27,00	0,00	24,02	2,98	23,66	10,82	0,00	0,00	1,19	0,20	0,36	8,00
Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Vada via Collesalvetti	304,18	304,18	0,00	243,34	60,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	304,18
Bretella di collegamento tra la linea Pisa-Vada via Collesalvetti e la linea Firenze-Pisa	156,82	6,82	150,00	445,00	-288,18	1,38	0,60	0,00	0,00	0,01	0,59	0,00	-303,18
	488,00	**338,00**	**150,00**	**712,37**	**-224,37**	**25,04**	**11,42**	**0,00**	**0,00**	**1,20**	**0,79**	**0,36**	**9,00**

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 Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)	J51D18000110003	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	6-2020	3-2021	-	-	12-2023	-	-	-	
Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Vada via Collesalvetti	J94G18000060009	Progettazione definitiva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bretella di collegamento tra la linea Pisa-Vada via Collesalvetti e la linea Firenze-Pisa	J94G18000060009	Progettazione definitiva (in altro intervento CdP)	3-2020	-	3-2022	-	-	-	8-2023	2-2024	2-2024	11-2026	12-2026	-	-	-	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P174: Scalo merci Bari Lamasinata

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

La stazione di Bari Lamasinata, interconnessa con lo scalo Ferruccio, l'interporto Regionale della Puglia ed il raccordo GTS, è una delle principali stazioni dedicate al traffico merci nel Mezzogiorno e senz'altro la più importante sulla direttrice adriatica. L'hinterland di riferimento della stazione comprende non solo la Puglia ma anche la Basilicata, il Molise e la Calabria, con un volume di traffico di 4.000 treni/anno.La stazione di Bari Lamasinata svolge la funzione di arrivo/partenza e presa/consegna per il terminal Ferruccio con una capacità di binari a 530 m, al di sotto degli attuali 550/575 m consentiti sull'Adriatica. Il terminal intermodale di Ferruccio si estende su un'area di circa 250.000 mq, in parte proprietà di RFI ed in parte di Mercitalia Logistics. Al momento le attività di manovra per il trasferimento richiedono almeno 30'.

Il Progetto prevede una configurazione a 7 binari di circolazione passanti lunghi 750 metri: realizzazione dell'opera di scavalco di Lama Balice; realizzazione di 5 binari passanti centralizzati di modulo pari a 750 metri, oltre ai 2 binari di corretto tracciato della linea Bari-Foggia, presso il nuovo impianto; PP/ACC inserito nell'ACC-M del Nodo di Bari per la gestione della circolazione della nuova stazione; rifunzionalizzazione e gestione sotto il nuovo ACC dei binari (I-IV e i 2 binari tronchi X,XI) dell'impianto attuale per la sosta locomotori.Nell'ambito del progetto rientra anche la progettazione di ulteriori opere di completamento in una configurazione di regime che prevede 8 binari passanti lunghi 750 metri e di ulteriori 4 binari tronchi di 750 metri) attraverso: Realizzazione di un ulteriore binario (bin. VIII) di circolazione passante di modulo pari a 750 metri; Realizzazione di N.4 binari tronchi di modulo pari a 750 metri per la sosta materiali e locomotori allacciati al nuovo binario VIII

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato all'interno del tessuto urbano della città di Bari, in aree periferiche comunque ricomprese nell'ambito della città metropolitana di Bari.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione di tempi e costi delle operazioni di manovra e semplificazioni nella gestione operativa dei flussi di traffico- Incremento della capacità di impianto per ampliare l'offerta nelle fasce orarie maggiormente richieste dalle IF (partenze di tren



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	X			X		X					X								X						

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P174: Scalo merci Bari Lamasinata

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
155,00	155,00	di cui:	10,00	0,00	25,00	120,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
155,00							155,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
155,00						155,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	155,00	155,00	0,00	0,00	155,00	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
	155,00	**155,00**	**0,00**	**0,00**	**155,00**	**0,98**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,40**

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 stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	J37I12000160006	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	12-2021	2-2023	-	-	-	-	5-2023	12-2023	12-2023	6-2026	12-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0417: Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto consiste nell'attrezzaggio e nel collegamento alla linea ferroviaria nazionale del porto di Taranto attraverso la realizzazione dei seguenti 2 lotti funzionali:1^ lotto: potenziamento/modifiche alla stazione di Cagioni per la realizzazione del fascio di arrivi e partenze / presa e consegna per il collegamento con il Molo Polisettoriale e della radice per il collegamento dell'ampliamento del 5^ sporgente;2^ lotto: realizzazione di un fascio di arrivi e partenze / presa e consegna per il collegamento con la realizzanda Piastra Logistica, con il 4^ sporgente ed il 1^ sporgente;

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato parte all'interno dei territori di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Taranto e parte nello scalo merci di Cagioni in prossimità della stazione ferroviaria di Taranto.

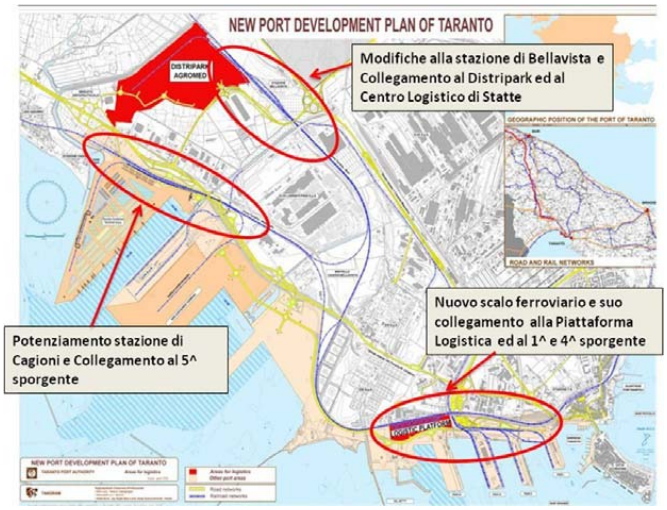
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Potenziamento impianto di Cagioni: fase realizzativa in corso. Attivazione prevista a febbraio 2023.Collegamento con Piastra Logistica: fase realizzativa in corso. Attivazione prevista a maggio 2023.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è finalizzato a supportare lo sciluppo del traffico merci ferroviario in adduzione del Porto di TarantoIncremento della capacità di impianto da 6 coppie di treni/giorno di lunghezza 460/550m a 14 coppie di lunghezza fino a 750 m.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nuova stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	X					X					X								X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
			MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
37,50	37,50	di cui:	0,00	0,00	0,00	37,50	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0417: Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
37,50							37,50

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
37,50						37,50

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	37,50	37,50	0,00	26,53	10,97	20,87	9,81	3,00	3,01	0,38	0,99	2,53	11,02
	37,50	**37,50**	**0,00**	**26,53**	**10,97**	**20,87**	**9,81**	**3,00**	**3,01**	**0,38**	**0,99**	**2,53**	**11,02**

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 stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	J71H02000120008	Esecuzione	7-2010	10-2011	11-2011	11-2014	-	-	12-2014	8-2021	4-2017	4-2023	5-2023	n.a.	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P178: Nodo intermodale di Brindisi

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto consiste nella realizzazione di una nuova stazione nel cuore dell'area industriale di Brindisi e a ridosso del Porto, con n. 4 binari a modulo 750 m collegata all'infrastruttura nazionale, attraverso un bivio immediatamente a sud di Brindisi. Questo intervento consentirà l'effettuazione di treni più lunghi con contestuale snellimento delle attività di manovra e riduzione dei costi per la terminalizzazione. Di seguito gli interventi che saranno progettati e realizzati:Completamento della nuova stazione merci elementare per arrivo e partenza treni merci di lunghezza fino a 750m (armamento, sede, TE e TLC);Tratta di collegamento della suddetta stazione con la linea Bari - Lecce (armamento, sede, OO.CC., TE e TLC);Posto di comunicazione e Bivio al km 764+100 circa della linea Bari - Lecce di collegamento della nuova tratta con la linea Bari - Lecce (armamento, sede, OO.CC., TE e TLC).

L'intervento prevede la realizzazione del collegmento ferroviario dell'area retro-portuale del Porto di Brindisi con la rete nazionale, ivi compresa la realizzazione di una stazione elemntare per il traffico merci.Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante e l'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.

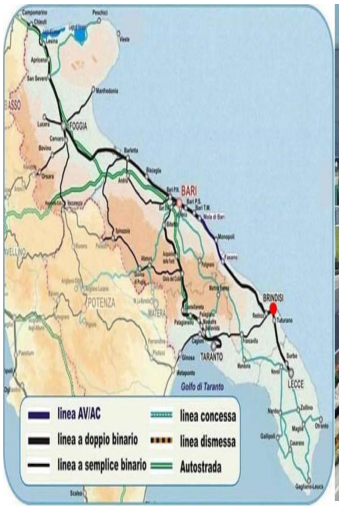
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Completata la progettazione definitiva, nel mese di giugno 2020. Nel mese di gennaio 2021 è stato ottenuto il parere del Provveditorato Interregionale delle Opere Pubbliche. Nel mese di ottobre 2021 è stata presentata istanza di VIA il cui iter è tutt'ora in corso. L'indizione della Conferenza dei Servizi è prevista ad aprile 2022.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Possibilità di terminalizzazione dei treni a sevizio del porto e della zona industriale e della Piastra Logistica Intermodale Retro-portuale (PLIR) nella nuova stazione Elementare.Incremento della capacità di impianto da 2 coppie di treni/giorno di lun





Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nodo intermodale di Brindisi	X			X								X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P178: Nodo intermodale di Brindisi

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
67,00	67,00	di cui:	28,00	0,00	25,00	14,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
67,00							67,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
67,00						67,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo intermodale di Brindisi	67,00	67,00	0,00	63,18	3,82	1,44	1,34	0,00	0,00	1,25	0,05	0,05	0,10
	67,00	**67,00**	**0,00**	**63,18**	**3,82**	**1,44**	**1,34**	**0,00**	**0,00**	**1,25**	**0,05**	**0,05**	**0,10**

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 intermodale di Brindisi	J54G18000140001	Progettazione definitiva	2-2019	10-2019	8-2019	9-2022	-	-	12-2022	7-2023	8-2023	9-2025	4-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P258: Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento consiste nel raddoppio delle linea Rosarno - S. Fedinando e nell'adeguamneto a PRG delle stazioni di Rosarno e S. Ferdinando, con realizzazione binari con modulo 750 e upgrade degli impianti.

Stazione di Rosarno:- sistemazione a PRG dell'impianto con adeguamento dell'armamento, degli impianti di sicurezza e degli impianti TE;- realizzazione di un binario con modulo 750 m. per sosta treni containers;- adeguamento marciapiedi, pensiline;Realizzazione nuovo sottopasso di stazione con vani ascensori;Riqualificazione FV;Rinnovo impianti IaP;Realizzazione impianti SEMLinea Rosarno - S. Ferdinando:Raddoppio della linea tramite attrezzaggio degli impianti di sicurezza e TE dell'esistente binario non in servizio;S. Ferdinando-Adeguamento PRG dell'impianto con adeguamento dell'armamento, degli impianti di sicurezza e TE -realizzazione binari con modulo 750 m;-Adeguamento curvone di collegamento con raccordi.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Sono in corso le attività di upgrade tecnologico della stazione di Rosarno, propedeutiche alle attività di revisione del PRG.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

I benefici in termini di nuovi traffici merci sono inoltre collegati allo sviluppo degli impianti raccordati alla stazione di San Ferdinando, che favoriscono l'intermodalità nave-ferro.L'adeguamento agli standard richiesti dalla rete Core TEN-T conse



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	X										x	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
60,00	60,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P258: Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
60,00							60,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
60,00						60,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	60,00	60,00	0,00	58,14	1,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,79
	60,00	**60,00**	**0,00**	**58,14**	**1,86**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1,79**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando		Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P060: Infrastrutturazione porti e terminali

Tabella A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

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 terminal 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.

Le principali realizzazioni riguardano: - potenziamento scalo di Vado Ligure: l'intervento è correlato all'entrata in funzione della Piattaforma MAERSK nel bacino portuale di Vado, che a regime avrà una capacità di 800.000 TEUs, con conferimento alla modalità ferriviaria pari al 40%. All'interno del perimetro è compresa anche la soppressione del passaggio a livello di Via Sabazia, lato porto di Vado. Il progetto è articolato in due fasi. Fase1 (ultimata): realizzazione di un nuovo apparato tecnologico sul piano del ferro attuale, che consentirà la movimentazione delle manovre con moderne tecnologie sui tre binari dello scalo; Fase 2: completamento dell'attrezzaggio del piazzale per l'arrivo e partenza dei treni su sei binari, di cui uno adeguato a modulo 750 metri.- Genova Marittima Fuorimuro: Il progetto prevede la realizzazione di una nuova stazione denominata «Genova Marittima Fuorimuro», che farà parte dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, in corrispondenza dell'attuale parco di Fuorimuro, in asset dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. L'impianto sarà dotato di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC), avente giurisdizione su 7 binari elettrificati a modulo 750 metri, alcuni dei quali dotati di tronchini per lo svincolo/sosta locomotori. I binari saranno idonei all'arrivo/partenza di treni completi, il cui approntamento e terminalizzazione da/verso le banchine portuali avverrà attraverso apposite aste di manovra centralizzate. Il progetto si completa con: messa a norma delle intervie dei binari; 'implementazione di controlli di sicurezza localizzati attraverso l'installazione di impianti di videosorveglianza, rete dati e presidi di sicurezza antincendio; rifacimento della TE con nuove palificazioni e nuovi tralicci; rifacimento dell'impianto di illuminazione con installazione di nuove torri faro, oltre che realizzazione di nuovi alloggiamenti per gli impianti e per il personale di stazione e di manovra. L'impianto sarà inserito nell'ACCM/SCCM del Nodo di Genova, pur rimanendo presenziabile in loco, e sarà predisposto per la futura implementazione di ERTMS L2- potenziamento scalo Castelnuovo Garfagnana: modifiche al piano del ferro per l'adeguamento del terzo binario merci con realizzazione delle relative indipendenze, del binario di scalo, del binario di innesto di un nuovo raccordo; realizzazione di un'asta di manovra per movimentazione carri e di due binari di carico e scarico e di un'area attrezzata per il passaggio dei container da ferro a gomma e viceversa; soppressione del passaggio a livello di via Enrico Fermi; nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC); realizzazione di sottopassaggio e ascensore a servizio dei tre binari; nuovo marciapiede a servizio dei binari II e III, di lunghezza minima utile adeguata a contenere il treno viaggiatori di massima composizione circolante sulla linea e un'altezza di 55 cm sul piano del ferro; implementazione della segnaletica a messaggio fisso e variabile adeguata a standard IeC; modifiche al piano del ferro per realizzazione contemporaneità.- ripristino bretella Merci S. Maria Capua Vetere: collegamento merci atto a garantire una connessione diretta tra la linea Roma Napoli via Cassino, in corrispondenza della stazione di S. Maria Capua Vetere, e l'impianto di Maddaloni Marcianise Smistamento- potenziamento del terminale di Verona QE: costruzione di 6 binari di Arrivo/Partenza, attualmente secondari, con l'adeguamento a 750 metri; allaccio di un nuovo terminal, IV Modulo, con 2 moduli da 4 binari sotto gru, di lunghezza 750 metri. In questo modo si avrà un terminal con modulo a 750 metri a servizio della linea del Brennero, che servirà anche la direttrice Bologna/Modena.- upgrading PRG San Nicola di Melfi- miglioramento dei collegamenti con il porto storico di Genova- Nuovo capolinea 5 Terre Express a La Spezia: realizzazione di un nuovo binario tronco centralizzato ed elettrificato a modulo TPL con relativo marciapiede H55 e conseguente implementazione delle informazioni a messaggio variabile e fisso, per l'attestamento dei servizi 5 Terre Express, per i quali sarà garantita la possibilità di piazzamento della riserva calda ambito scalo di Valdellora.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Ad oggi sono stati avviati gli studi di fattibilità di numerosi interventi, progettazioni e realizzazioni di interventi diffusi sul territorio nazionale.In corso interventi su Milano Smistamento e interventi diffusi di ugrading tecnologico e infrastrutturale; in progettazione potenziamento Verona Quadrante Europa e interventi sui raccordi finanziati da PNC al PNRR (in corso verifica su aiuti di Stato).Sostanzialmente ultimato il PRG Pomezia Santa Palomba 1^ fase.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il programma mira ad aumentare la capacità degli impianti merci.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 efficie

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P060: Infrastrutturazione porti e terminali



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corsoda avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Infrastrutturazione porti e terminali	X		X	X		X	X	X			X		X			X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.205,19	403,19	di cui:	320,55	30,00	0,00	26,00	0,73	25,91	222,00	280,00	300,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
643,01						562,18	1.205,19	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
356,73				46,46		403,19	Le nuove risorse sono destinate al potenziamento dell'impianto di Lecce Surbo e alla realizzazione della 1^ fase terminale di Valle Ufita, al completamento funzionale degli interventi già avviati nonché a prime realizzazione di interventi richiesti dagli stakeholders nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico | OGV | Produzione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P060: Infrastrutturazione porti e terminali

	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Verona QE	153,00	11,00	142,00	118,06	34,94	0,47	0,40	0,00	0,00	0,00	0,38	0,02	148,88
Villaselva	22,62	22,62	0,00	21,75	0,87	22,24	17,57	0,00	2,79	2,09	4,20	9,30	1,80
Porto di Genova	1,50	1,50	0,00	1,20	0,30	0,00	0,00						1,50
Porto di Venezia Marghera (progettazione)	1,00	1,00	0,00	0,80	0,20	0,00	0,00						1,00
Castelnuovo Garfagnana	1,90	1,90	0,00	1,52	0,38	0,00	0,00						1,90
Area industriale di Valle Ufita - Terminal scalo merci con annessa area di smistamento	26,00	26,00	0,00	20,80	5,20	0,00	0,00						26,00
Potenziamento raccordi (PNRR)	30,00	30,00	0,00	26,50	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,86
Infrastrutturazione porti e terminali - interventi diffusi	969,17	309,17	660,00	785,82	183,35	75,69	51,19	54,46	-21,33	4,96	4,80	13,41	857,97
	1.205,19	**403,19**	**802,00**	**976,45**	**228,74**	**98,39**	**69,16**	**54,46**	**-18,54**	**7,05**	**9,38**	**22,73**	**1.040,90**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Infrastrutturazione porti		147,50	5,50	4%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento Interporto Verona Quadrante Europa	J64C20000020006	5,50	5,50	100%	0,40	7%	Realizzazione
Verona QE		153,00	11,00	7%	0,40	4%	
Upgrading porti e terminali - DOIT BO	J94G18000010001	22,62	22,62	100%	18,39	81%	Realizzazione
Villaselva		22,62	22,62	100%	18,39	81%	
Infrastrutturazione porti		1,50	1,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Porto di Genova		1,50	1,50	100%	0,00	0%	
Infrastrutturazione porti		1,00	1,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Porto di Venezia Marghera (progettazione)		1,00	1,00	100%	0,00	0%	
Infrastrutturazione porti		1,90	1,90	100%	0,00	0%	Progettazione
Castelnuovo Garfagnana		1,90	1,90	100%	0,00	0%	
Infrastrutturazione porti	J37H21006500008	26,00	26,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Area industriale di Valle Ufita - Terminal scalo merci con annessa area di smistamento		26,00	26,00	100%	0,00	0%	
Efficientamento dei raccordi ferroviari - San Nicola di Melfi	J61B21004990001	4,10	4,10	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Padova Interporto	J94E21002890001	3,00	3,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Milano Smistamento	J44E21002860001	2,90	2,90	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Lamezia Terme c.le	J84E21004120001	2,50	2,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Terni	J44E21002880001	2,00	2,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Milano Smistamento	J41B21011150001	2,00	2,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Maddaloni Marcianise	J31B21003650001	2,00	2,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Incoronata	J71B21003770001	1,80	1,80	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Brescia1	J84E21004080001	1,50	1,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Lugo	J41B21011160001	1,10	1,10	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Brescia2	J84E21004090001	1,10	1,10	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Livorno Calambrone	J41B21011170001	1,00	1,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Giovinazzo	J74E21001730001	0,90	0,90	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Grisignano di Zocco	J51B21003570001	0,90	0,90	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Piedimonte San Germano	J94E21002920001	0,80	0,80	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - San Pietro in Gu	J91B21002700001	0,80	0,80	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Anagni	J84E21004110001	0,60	0,60	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Palermo Brancaccio	J74E21001740001	0,50	0,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Efficientamento dei raccordi ferroviari - Lonato	J84E21004100001	0,50	0,50	100%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento raccordi (PNRR)		30,00	30,00	100%	0,00	0%	
Infrastrutturazione porti		852,73	192,73	23%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading collegamenti con porti e terminali - DOIT Firenze	J84C20000050001	28,83	28,83	100%	0,23	1%	Progettazione
Upgrading Terminali Merci - Milano	J47I10000010001	23,81	23,81	100%	10,11	42%	Realizzazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti Programma P060: Infrastrutturazione porti e terminali							
Upgrading scali merci- DOIT Trieste	J24G19000000001	14,06	14,06	100%	3,43	24%	Realizzazione
PRG Pomezia Santa Palomba	J31H97000000001	13,32	13,32	100%	12,94	97%	In ultimazione
Upgrading prestazionale linee di adduzione ai porti - DOIT Roma	J54H16000760001	9,54	9,54	100%	9,33	98%	In ultimazione
Upgrading prestazionale linee di adduzione ai porti - DOIT Bologna	J44H16000380001	6,20	6,20	100%	6,01	97%	In ultimazione
Upgrading porti e terminali - DOIT TO - 2019	J67F19000350001	5,21	5,21	100%	3,44	66%	Realizzazione
Upgrading scali merci- DOIT Bari	J37J18000190001	3,85	3,85	100%	3,12	81%	Realizzazione
Upgrading porti e terminali - DOIT GE	J97H21001480001	3,84	3,84	100%	2,66	69%	Realizzazione
Upgrading collegamenti con porti e terminali - DOIT Venezia - 2020	J97F20000230001	3,10	3,10	100%	2,81	91%	In ultimazione
Upgrading porti e terminali - DOITVenezia - 2019	J96E19000210001	2,25	2,25	100%	2,00	89%	Realizzazione
Upgrading scali merci - DOIT Palermo	J67J18000400001	1,64	1,64	100%	1,52	93%	In ultimazione
Upgrading collegamenti con porti e terminali - DOIT Verona	J94C20000010001	0,62	0,62	100%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading collegamenti con porti e terminali - DOIT Torino - 2020	J67F20000150001	0,15	0,15	100%	0,15	100%	In ultimazione
Upgrading collegamenti con porti e terminali - DOIT Genova - 2020	J97F20000220001	0,04	0,04	100%	0,03	65%	Realizzazione
Infrastrutturazione porti e terminali - interventi diffusi		969,17	309,17	32%	57,77	19%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I137: Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo

Tabella A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti **Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti**

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di 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.L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio che si dirama dalla linea Bergamo-Rovato. La linea avrà una lunghezza complessiva di circa 5 km, di cui circa 1 km in affiancamento alla linea storica.La linea sarà realizzata prevalentemente in rilevato e trincea, attraversando un territorio con interferenza idrauliche e infrastrutturali e, in parte, antropizzato. È prevista una galleria al fine di evitare l'interferenza con il cono di volo della pista aeroportuale. La nuova stazione a servizio dell'aeroporto avrà 4 binari e due banchine di lunghezza 250 mt per il servizio viaggiatori e sarà collegata tramite collegamento interrato con tappeto mobile direttamente all'Aeroporto e garantito il collegamento dalla stazione al centro Commerciale.

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio che si dirama dalla linea Bergamo-Rovato. La linea avrà una lunghezza complessiva di circa 4,5 km, prevalentemente in superficie e trincea.La stazione «Aeroporto» sarà realizzata in superficie.

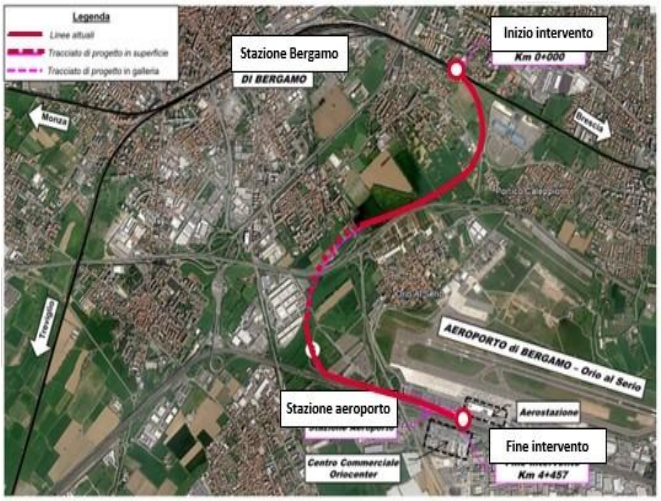
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Ultimata la Progettazione definitiva, in data 10/07/2020 il progetto è stato inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ha espresso parere positivo con prescrizioni a luglio 2021.In data 16/10/2020 è stato inviato il SIA al MITE e al MIC per l'avvio dell'iter VIA (attualmente in corso).A dicembre 2020 è stato trasmesso a tutti gli Enti il PD per l'avvio della CdS, il MIMS ha comunicato che il procedimento potrà essere avviato solo a valle della chiusura dell'iter VIA.A giugno 2021 RFI ha sollecitato il MITE sulle tempistiche per l'emissione definitiva del provvedimento di VIA e nel settembre 2021 RFI ha richiesto al MIMS d'attivare le procedure per l'avvio della CdS per la condizione di urgenza in relazione all'inserimento del progetto in PNRR. A settembre 2021 il MIC, nell'ambito del procedimento di VIA, ha evidenziato una criticità sulla compatibilità paesaggistica dell'opera proponendo una modifica progettuale d'interramento; Il MITE ha ritenuto non accogliibile la richiesta a meno di una autonoma valutazione di RFI.A novembre 2021, è pervenuto il parere tecnico istruttorio favorevole del MIC alla condizione che «il tratto, in direzione aeroporto compreso fra l'inizio del sovrappasso progettato a scavalco della Via Lunga e la galleria già prevista nel progetto in valutazione, dovrà essere interrato anche al fine di eliminare il sovrappasso medesimo».A dicembre 2021 è stata avviata la CdS dalla Commissaria Straordinaria.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Collegamento Aeroporto – Bergamo in 10';- Collegamento Aeroporto – Milano C.le in 60';Il collegamento permetterà a regime di avere un treno ogni 10' per l'Aeroporto.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I137: Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in corso/da avviare	Project review in conclusa	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	X	X			X	X			X	X	X					X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
170,00	170,00	di cui:	170,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
170,00							170,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
170,00						170,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	170,00	170,00	0,00	152,53	17,47	4,81	2,80	0,00	0,00	2,19	1,84	0,57	0,30
	170,00	**170,00**	**0,00**	**152,53**	**17,47**	**4,81**	**2,80**	**0,00**	**0,00**	**2,19**	**1,84**	**0,57**	**0,30**

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 Bergamo	J81D19000000009	Progettazione definitiva	-	-	-	-	-	-	12-2022	6-2023	-	-	12-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P129: Collegamento ferroviario aeroporto di Genova

Tabella A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti **Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti**

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto GATE (Genoa Airport a Train to Europe), il cui coordinamento è a cura della Regione Liguria, prevede, ad oggi, un collegamento tramite cabinovia tra l'aeroporto e la ferrovia con l'obiettivo di collegare l'aerostazione di Genova alle grandi reti ferroviarie di trasporto europee (TEN-T railway corridor Genoa-Rotterdam).Nell'ambito del GATE è stato siglato, in data 7.02.2014, tra RFI, Aeroporto di Genova, Società per Cornigliano e Regione Liguria un protocollo di intesa con il quale RFI si è impegnata a provvedere allo sviluppo delle progettazioni del nuovo assetto ferroviario. Il progetto prevede la realizzazione delle fermate di Erzelli e di Cornigliano e la realizzazione dell'ACC, su ferro attuale, e PRG di Sestri Ponente e rientrano nell'ambito del GATE che prevede una serie di attività funzionalmente collegate al progetto ferroviario, quali la progettazione e realizzazione della cabinovia di collegamento Aeroporto-fermata ferroviaria-Polo Tecnologico Erzelli (a cura Aeroporto) e le modiche sulla viabilità nell'area interessata dal GATE (a cura Comune).

Inquadramento territorialeGli interventi si sviluppano nell'area del ponente cittadino lungo la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia interessando gli impianti delle stazioni di Sestri Ponente e Cornigliano per l'inserimento delle due nuove fermate di Erzelli-Aeroporto e della nuova fermata di Cornigliano. La nuova fermata di Cornigliano sostituirà la fermata esistente e la nuova posizione, verso levante, risponde alle previsioni del PUC al fine di coprire un maggiore bacino di utenza. La nuova fermata di Erzelli/Aeroporto sarò collegata, lato mare, con l'aeroporto Cristoforo Colombo tramite un collegamento Cableway e, lato monte, con il Parco Scientifico e Tecnologico di Genova Erzelli (GREAT Campus). Tipologia di opereLe due nuove fermate (Erzelli/Aeroporto e Cornigliano) sono funzionali al processo di metropolitanizzazione ferroviaria sulla fascia costiera previsto nella pianificazione del vigente PUC.Inoltre la fermata Erzelli Aeroporto si inquadra nello scenario più ampio definito dal Libro Bianco dei Trasporti del 28 marzo 2011 il cui obiettivo principale è di garantire l'intermodalità ferro-aria . Nel caso specifico, la possibilità di migliorare il collegamento tra l'Aeroporto di Genova con la linea ferroviaria è agevolata dalla vicinanza tra le due infrastrutture.

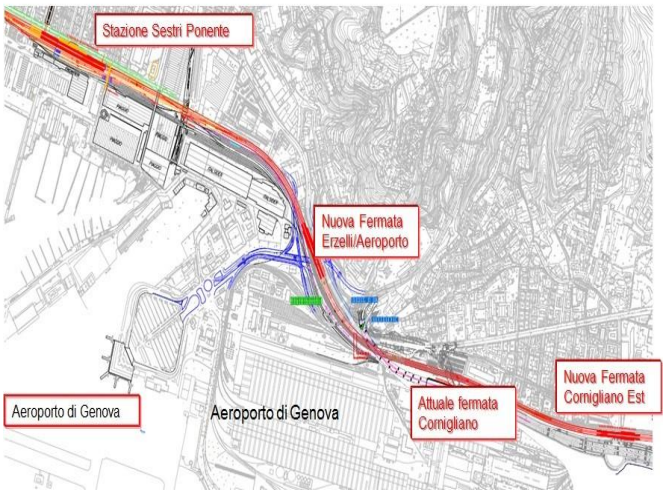
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

E' stato ultimato l'aggiornamento della Progettazione Definitiva dell'ACC di Sestri Ponente alla luce di nuove disposizioni tecniche intervenute su impianti raccordati e manovre. In data 16/09/2021 è stata conseguita l'aggiudicazione definitiva non efficace relativa all'appalto per la progettazione esecutiva e realizzazione delle fermate di Erzelli /Aeroporto e Cornigliano, in data 08/11/2021 sono state consegnate le prestazioni all' appaltatore è in corso la progettazione esecutiva.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Garantire un nuovo collegamento tra la linea ferroviaria e l'aeroporto di Genova. Le nuove fermate (Erzelli/Aeroporto e Cornigliano Est) sono necessarie per attuare il processo di metropolitanizzazione ferroviaria sulla fascia costiera previsto nella pia



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P129: Collegamento ferroviario aeroporto di Genova

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Collegamento ferroviario aeroporto di Genova: fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est	X			X	X	X	X				X	X				X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
69,60	69,60	di cui:	68,20	0,00	0,80		0,00	0,60	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
69,60							69,60

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
69,60						69,60

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Genova: fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est	69,60	69,60	0,00	25,81	43,79	10,97	4,72	1,26	0,10	0,17	0,55	2,19	5,50
	69,60	**69,60**	**0,00**	**25,81**	**43,79**	**10,97**	**4,72**	**1,26**	**0,10**	**0,17**	**0,55**	**2,19**	**5,50**

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 Genova: fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est	J44C14000020002	Esecuzione	7-2014	6-2020	6-2015	7-2024	-	-	11-2020	2-2022	11-2021	12-2024	12-2024	Da avviare	In corso	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0268: Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia

Tabella A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti **Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti**

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede una nuova linea a doppio binario che si stacca dalla Linea Mestre Trieste affiancando ad Est la bretella autostradale per l'Aeroporto Marco Polo per circa 4 km in superfice. A valle del Fiume Dese il tracciato continua in galleria a singolo binario verso l'aeroporto dove è prevista una stazione interrata passante a due binari collegata al terminal aeroportuale. Il tracciato prosegue poi a singolo binario realizzando un cappio e ricongiungendosi con il tratto in superfice. La lunghezza complessiva della linea è di circa 8 km di cui 3,4 Km in galleria. Quest'ultima soluzione consente di avere una linea passante nella stazione dell'aeroporto che permetterà di ridurre i tempi di stazionamento nel terminal e assicura una elevata capacità di trasporto. In questo tratto la linea è in sotterraneo per coerenza con il Masterplan dell'Aeroporto. In ambito aeroportuale verrà realizzata una stazione interrata di due binari, con un modulo dei marciapiedi di circa 330 m, che assicura l'accesso non solo ai treni regionali ma anche ai più lunghi treni viaggiatori (quella prevista nel Progetto Preliminare 2003 era una stazione di testa a 4 binari con modulo 250 m, anch'essa interrata).

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria, diramata dalla linea storica esistente, in parte in rilevato e in parte in trincea, comprendente un nuovo ponte ad arco sul fiume Dese e una galleria per l'accesso alla nuova stazione ipogea. L'intervento permetterà di collegare l'infrastruttura nazionale con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia

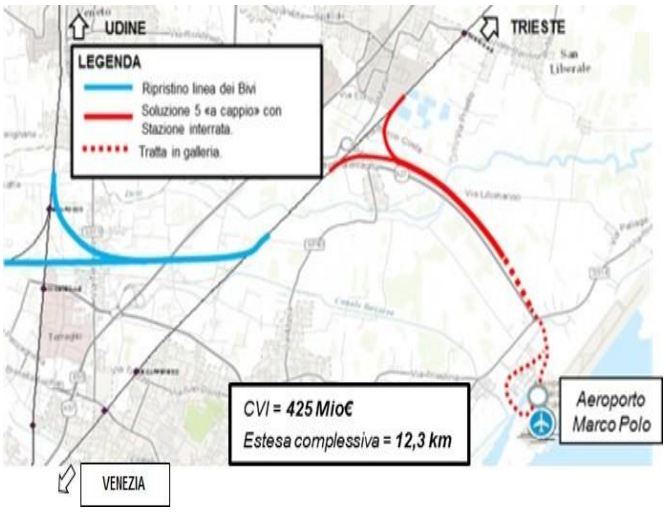
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Ultimato iter autorizzativo.Ad ottobre 2019 il progetto è stato inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Dopo aver fornito riscontro alla richiesta d'integrazioni, in data 14/01/2020 è stata acquisita l'espressione del parere da parte della Commissione.Ad aprile 2020 è stato inviato a Regione Veneto il progetto per acquisire il Parere sullo Studio di Impatto Ambientale, sono stati richiesti approfondimenti inviati ad inizio Agosto 2020, in data 23/11/2020 è stato acquisito il parere VIA da parte del Comitato Tecnico Regionale Valutazione Impatto Ambientale.A giugno 2020 è stato inviato il Progetto Definitivo agli enti interferiti e in data 30/07/2020 si è tenuta la seduta di conferenza dei servizi. Nel mese di Novembre 2021, il progetto è stato approvato dal CIPESS e pubblicato in G.U. in data 12/01/2022.E' stata ultimato l' adeguamento della progettazione alle prescrizioni e la predisposizione degli elaborati di gara, sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio dell'attività negoziale.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Realizzazione di una connessione intermodale tra l'Aeroporto Marco Polo e la rete ferroviaria esistente Venezia - Trieste, coerentemente con le direttive europee finalizzate al collegamento su ferro degli aeroporti core. La nuova infrastruttura consentirà



	Capacità	
	Velocità	
	Accessibilità	X
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	X
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0268: Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	X	X		X		X	X	X	X			X	X			X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
644,00	475,00	di cui:	421,55	0,00	0,00		3,45	50,00	169,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
475,00			169,00				644,00

L'incremento di costo del progetto é conseguente alle rivalutazioni condotte per tener conto dei recenti incrementi tariffari. Il correlato fabbisogno finanziario residuo sarà coperto in via temporanea secondo le modalità stabilite dall'art. 1 comma 5 del Contratto di Programma e in via definitiva attraverso il "Fondo per l'avvio di opere indifferibili" istituito dal DL 50/2022 il cui utilizzo é disciplinato dall'art. 1 comma 6 del Contratto di Programma.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
425,00				50,00		475,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	644,00	475,00	169,00	400,24	243,76	11,97	11,15	8,31	1,47	1,07	0,26	0,24	169,48
	644,00	**475,00**	**169,00**	**400,24**	**243,76**	**11,97**	**11,15**	**8,31**	**1,47**	**1,07**	**0,26**	**0,24**	**169,48**

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	Attività negoziale	-	-	-	-	-	-	3-2022	9-2022	-	-	12-2025	n.a.	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0269: Collegamento ferroviario aeroporto di Verona

Tabella A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti **Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti**

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto prevede di collegare l'aeroporto Valerio Catullo con la stazione di Verona Porta Nuova mediante una variante della linea Modena – Verona, di estesa pari a 4,5 Km., esterna all'abitato di Dossobuono con la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell' Aeroporto e del territorio di Dossobuono stesso. L'intervento prevedeva inoltre la realizzazione di due nuove fermate di Villafranca e Madonna di Dossobuono. Era prevista la dismissione della linea storica e dell'attuale stazione di Dossobuono.

L'intervento si trova in ambito extra-urbano a Sud di Verona in direzione Mantova. L'attraversamento di questa zona caratterizzata dalla presenza di importanti infrastrutture stradali, ha imposto di realizzare il tratto in variante di Dossobuono interamente in scavo, mentre il tratto in raddoppio è a piano campagna.

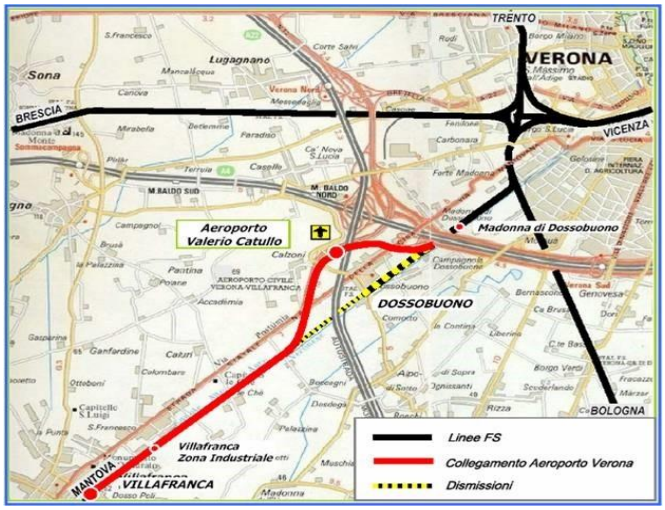
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Il progetto preliminare è stato sviluppato da RFI nel 2003 – dopo il parere positivo della Regione Veneto - è stato presentato al M.I.T. nel 2003 per l'approvazione del CIPE secondo le procedure di Legge Obiettivo.L'iter approvativo non è stato concluso e l'intervento è sospeso per mancanza di finanziamenti per le ulteriori fasi progettuali/realizzative.In sede di istruttoria del CdP-I 2017-2021 è stata avanzata la richiesta di valutare l'anticipazione del finanziamento dell'opera. Premesso che il progetto sviluppato nel 2003 deve essere verificato e rivisto alla luce delle modifiche intervenute sul territorio, le preliminari valutazioni non supportano la proposta. Tenuto conto dell'attuale servizio «Aerobus» operativo con frequenza di 20 minuti tra la stazione di Verona P.N. e l'aeroporto, si è recentemente ritenuto che, prima di riavviare il progetto, sia necessario sviluppare uno specifico studio trasportistico ed analisi costi benefici.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Realizzazione di una connessione intermodale tra l'Aeroporto Catullo e la rete ferroviaria.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Collegamento ferroviario aeroporto di Verona													X			X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0269: Collegamento ferroviario aeroporto di Verona

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
90,40	0,18	di cui:	0,18	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	90,23	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
90,40							90,40

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,18						0,18

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	90,40	0,18	90,23	72,90	17,50	0,16	0,15	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	55,97
	90,40	**0,18**	**90,23**	**72,90**	**17,50**	**0,16**	**0,15**	**0,16**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**55,97**

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 Verona	J51H03000180001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	10-2002	7-2027	7-2027	10-2028	-	-	4-2029	11-2029	10-2029	5-2036	6-2036	n.a.	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I138A: Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie

Tabella A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti **Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti**

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di 2 nuovi binari nella stazione di Fiumicino Aeroporto ubicati esternamente ai 3 attuali, con il rifacimento della copertura di stazione.

Gli interventi si sviluppano nel territorio compreso tra la parte occidentale dell'area urbanizzata del Comune di Roma ed il litorale laziale del Comune di Fiumicino

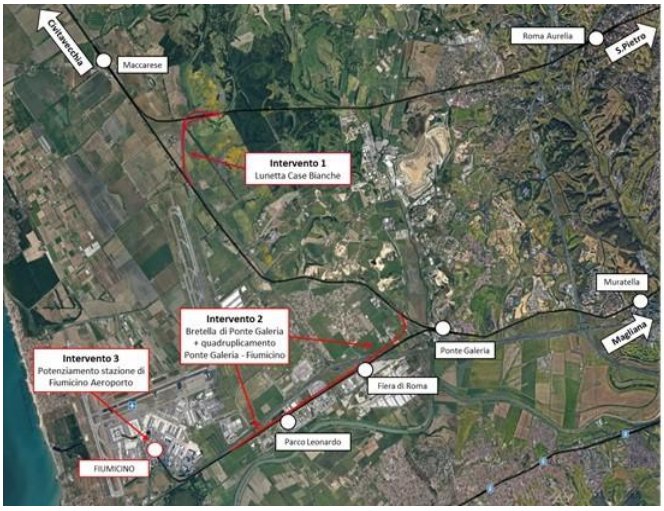
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso la Progettazione di Fattibilità Tecnico–Economica, condizionata dalla risoluzione delle importanti interferenze, con oleodotti (lato nord) e per emergenze archeologico-ambientali (lato sud), per il tracciato di quadruplicamento.La consegna del PFTE completo dell'intervento è prevista per il terzo trimestre del 2022.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Lo studio del potenziamento dei collegamenti Roma- Fiumicino Aeroporto è stato oggetto, nel tempo, di numerose analisi legate agli scenari di espansione dell'aeroporto.Al fine di incrementare i servizi ferroviari veloci con l'aeroporto sarà infatti, nece



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	X
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica											Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Ampliamento impianto Fiumicino Aeroporto, potenziamento tratta Fiumicino-Ponte Galeria e bretelle di collegamento con la linea Pisa-Roma						X					X	X				X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
300,00	10,00	di cui:	10,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	290,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I138A: Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
300,00							300,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
10,00						10,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ampliamento impianto Fiumicino Aeroporto, potenziamento tratta Fiumicino-Ponte Galeria e bretelle di collegamento con la linea Pisa-Roma	300,00	10,00	290,00	289,09	10,91	1,73	0,12	0,00	0,00	0,00	0,06	0,40	0,91
	300,00	**10,00**	**290,00**	**289,09**	**10,91**	**1,73**	**0,12**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,06**	**0,40**	**0,91**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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			
Ampliamento impianto Fiumicino Aeroporto, potenziamento tratta Fiumicino-Ponte Galeria e bretelle di collegamento con la linea Pisa-Roma	J94C19000270009	Progettazione definitiva	5-2020	9-2022	11-2022	9-2022	-	-	12-2023	6-2024	9-2023	3-2028	5-2028	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I138B: Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino

Tabella A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti **Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti**

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.

Lazio

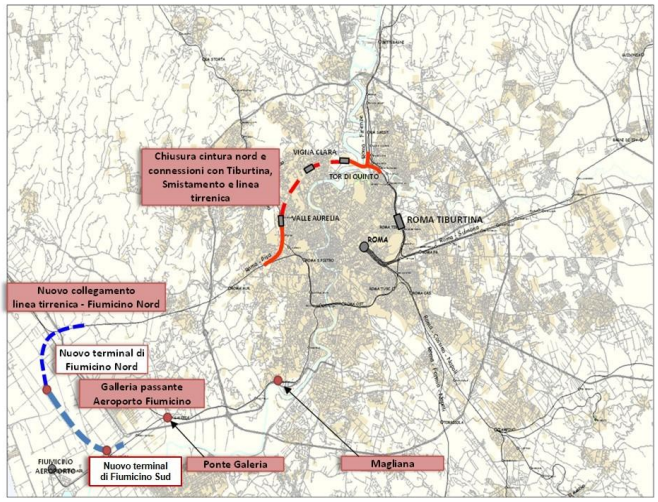
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

L'analaisi delle alternative progettuali è in corso nell'ambito della 1^ fase di intervnto (vedi I138A)

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuovo collegamento ferroviario tra il costruendo terminali nord dell'aeroporto di Roma Fiumicino e la rete ferroviaria nazionale



	Capacità	
	Velocità	
	Accessibilità	X
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.082,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		1.082,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I138B: Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.082,00							1.082,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00						0,00

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento con futuro terminal nord e passante terminal nord - terminal sud	1.082,00	0,00	1.082,00	865,60	216,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.082,00
	1.082,00	**0,00**	**1.082,00**	**865,60**	**216,40**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.082,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 con futuro terminal nord e passante terminal nord - terminal sud		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P227: Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi

Tabella A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti **Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti**

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo collegamento tra la stazione di Brindisi Centrale e l'Aeroporto del Salento, tramite una linea dedicata, che si dirama dalla linea ferroviaria Brindisi – Bari/Taranto in corrispondenza della zona di Via Tacito, a circa 1 Km dalla stazione di Brindisi C. le. Il tracciato ha un'estesa pari a 3,7 km di cui 700 m in galleria e 300m in viadotto (1^ fase funzionale), inoltre è prevista la realizzazione di due bretelle (2^ fase funzionale) a semplice binario per garantire i collegamenti verso Taranto e verso Bari.Contestualmente alla realizzazione del nuovo collegamento tra la stazione di Brindisi e l'area aeroportuale, è prevista la nuova stazione «Aeroporto» con n.2 binari di stazionamento con accesso in testa.

L'intervento prevede la realizzazione del collegmento ferroviario dell'aeroporto del Salento (aeroporto di Brindisi) con la rete nazionale, ivi compresa la realizzazione di uan fermata presso l'aeroporto stesso.Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante e l'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.

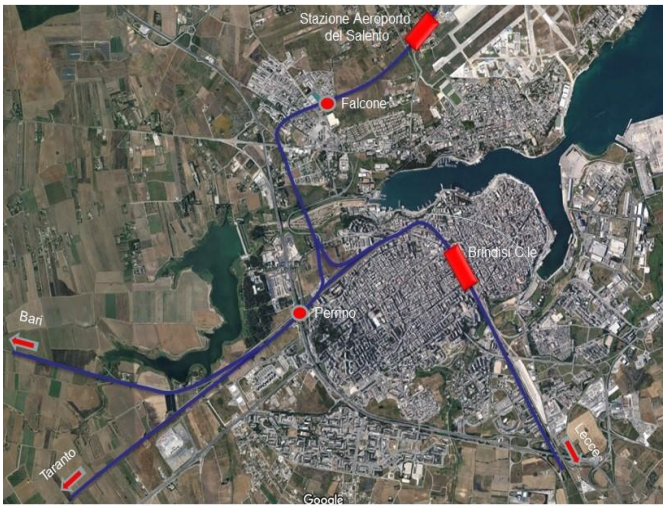
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Conclusa la progettazione definitiva e inviata al CSLLPP nel mese di marzo 2020. Nel mese di febbraio 2021 il CSLLPP ha espresso parere favorevole.In corso l'iter VIA avviato a marzo 2021. In data 28 febbraio 2022 è stata convocata la CDS a cura di RFI.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Come previsto nell'AQ con Regione Puglia del 2021, sono previste relazioni Bari – Brindisi Aeroporto – Lecce ed il prolungamento di alcune relazioni Taranto – Brindisi su Brindisi Aeroporto. Dal momento che Lecce è punto di interscambio con Ferrovie Sud E



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	X			X							X														

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P227: Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi

112,00	112,00	di cui:	0,00	0,00	60,00	52,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
112,00							112,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
112,00						112,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	112,00	112,00	0,00	104,93	7,07	3,29	2,07	0,00	0,00	2,01	0,14	0,71	0,13
	112,00	**112,00**	**0,00**	**104,93**	**7,07**	**3,29**	**2,07**	**0,00**	**0,00**	**2,01**	**0,14**	**0,71**	**0,13**

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 Brindisi	J31D19000000001	Progettazione definitiva	3-2019	10-2019	7-2019	3-2024	6-2023	3-2024	10-2022	6-2023	3-2023	2-2026	9-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I139: Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa

Tabella A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti **Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti**

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo impianto ferroviario sulla esistente linea Catania-Bicocca, in prossimità dell'aeroporto e in posizione compatibile anche con l'eventuale interramento della linea per consentire il prolungamento della pista dell'aeroporto di Catania Fontanarossa.Il collegamento con il terminal aeroportuale sarà assicurato da un servizio di bus gestiti dalla Società aeroporti Catania. Il progetto è articolato in una prima fase che prevede la realizzazione di una fermata (6.5 M€) e in una seconda fase che prevede la realizzazione di una stazione con binari di circolazione (8.5 M€) nel contesto dell'interramento della linea ferroviaria per il prolungamento della pista aeroporto di Catania

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.Il collegamento con il terminal aeroportuale sarà assicurato da un servizio di bus gestiti dalla Società aeroporti Catania. Il progetto prevede la realizzazione di una semplice fermata, da realizzare entro il 2019 come da protocollo sottoscritto il 24 luglio 2017 con SAC/ENAC/Regione. La posizione della nuova fermata è compatibile anche con l'eventuale interramento della linea per consentire il prolungamento della pista dell'aeroporto di Catania Fontanarossa.

L'area d'intervento si colloca a sud della città di Catania nell'ambito dell'Aeroporto internazionale "Vincenzo Bellini" – Fontanarossa.Nell'assetto infrastrutturale dell'Aeroporto, con riferimento all'asse ferroviario, la viabilità esistente e le infrastrutture aeroportuali, la nuova stazione è localizzata in ambito strategico.L'intervento è localizzato al km 235+522 circa della linea Bicocca-Messina tra gli impianti diCatania Acquicella e Catania Bicocca (ricadendo quindi all'interno del Nodo di Catania) su una tratta già a doppio binario con velocità di fiancata 110-130-130 km/h e pendenza dell'uno per mille.Il progetto si colloca al limite nord occidentale del sistema di infrastrutture aeroportuali, in ambito ferroviario, direttamente a contatto con l'area ENAC/SAC in cui è previsto il nodo intermodale di collegamento con l'Aerostazione.Data la prossimità con aree industriali e residenziali limitrofe, la fermata costituirà anche un valido nodo di servizio nel sistema generale di mobilità pubblica dell'area.L'area d'intervento è delimitata a nord (lato Etna) dal limite del Piano d'impianto storico della linea, individuato a circa 10 m dal Binario Dispari esistente.A sud (lato Aeroporto) lo stesso piano d'impianto individua un confine variabile rispetto ai binari esistenti che, da ovest verso est, delimita il sedime ferroviario prima da edilizia di pertinenza aeroportuale, poi da un'area SAC nella quale sarà prevista la sistemazione esternaalla fermata.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

La nuova fermata è stata tecnicamente attivata a dicembre 2020, l'attivazione commerciale è avvenuta il 13 marzo 2021, essendo stata completata la viabilità di accesso da parte della Società Aeroporti di Catania (SAC).In fase di approvazione la progettazione definitiva per la trasformazione della fermata in stazione.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il nuovo impianto di Catania Fontanarossa consentirà di collegare con l'infrastruttura ferroviaria nazionale l'aeroporto di Catania, confermato nel 2019 lo scalo siciliano con la maggiore frequentazione (10.223.113 passeggeri).



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I139: Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Collegamento ferroviario aeroporto di Catania: fermata su linea esistente	X				X	X					X	X				X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
15,00	15,00	di cui:	15,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
15,00							15,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
15,00						15,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Catania: fermata su linea esistente	15,00	15,00	0,00	13,33	1,67	5,72	5,59	0,00	0,07	0,89	3,92	0,73	0,15
	15,00	**15,00**	**0,00**	**13,33**	**1,67**	**5,72**	**5,59**	**0,00**	**0,07**	**0,89**	**3,92**	**0,73**	**0,15**

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 Catania: fermata su linea esistente	J34H17000230001	Esercizio	-	-	3-2022	4-2022	-	-	4-2022	11-2022	1-2019	11-2025	12-2020	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P250: Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi

Tabella A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti **Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti**

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'investimento prevede un sistema di collegamento, di lunghezza inferiore ai 2 km, fra l'aeroporto di Trapani-Birgi e la linea ferroviaria Trapani-Marsala, al fine di promuovere l'intermodalità ferro-aria ottimizzando la condizioni che favoriscano la prossimità dei sistemi ed un interscambio quanto più rapido possibile. Il sistema di trasporto sarà individuato sulla base di criteri di economicità ed efficienza, anche sulla base dei volumi aeroportuali attesi in un orizzonte temporale di medio periodo.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso la PFTE di 1° fase.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il collegamento consente di migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Trapani – Birgi e l'intermodalità tra servizi aeroportuali e servizi ferroviari.La realizzazione della nuova infrastruttura crea le condizioni per una rilettura dell'attuale modello



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Intermodalità e accessibilità aeroporto Trapani Birgi	X										x	X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
40,00	40,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P250: Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
40,00							40,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
40,00						40,00

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Intermodalità e accessibilità aeroporto Trapani Birgi	40,00	40,00	0,00	38,76	1,24	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,25
	40,00	**40,00**	**0,00**	**38,76**	**1,24**	**0,01**	**0,01**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,01**	**0,25**

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					
Intermodalità e accessibilità aeroporto Trapani Birgi	J61B21003450001	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	12-2021	3-2024	10-2022	3-2024	-	-	-	-	-	-	6-2026		-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P249: Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia

Tabella A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti **Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti**

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento, previsto anche nell'ambito dell'Accordo Quadro TPL tra RFI e Regione Sardegna, consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per il collegamento tra l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e l'Aeroporto di Olbia. La nuova linea, partendo da Olbia, si estende andando ad intercettare il nuovo complesso ospedaliero Giovanni Paolo II, per poi proseguire verso l'aeroporto, costeggiando in parte la statale esistente al fine di minimizzare l'impatto sul territorio. Il collegamento prevede inoltre una bretella di connessione diretta anche alla linea esistente tra Olbia e Ozieri Chilivani.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso il Progetto Fattibilità Tecnico-Economica che ha portato ad un'ottimizzazione del tracciato di input. Il tracciato in corso di studio consente di superare criticità di natura idraulica e al contempo vincoli legati alla preesistente urbanizzazione.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Integrazione servizio con aeroporto di Olbia e incremento dell'accessibilità al servizio ferroviario mediante la realizzazione della nuova fermata Olbia Ospedale.L'intervento, oltre ad intercettare i flussi prettamente stagionali da/per l'aeroporto (3 mi



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	X			X							x	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
183,00	183,00	di cui:	0,00	0,00	13,00	170,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P249: Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
170,00				13,00			183,00	Amplimento del perimetro di intervento con opere accessorie finanziate da FSC21-27 (delibera CIPESS n. 1/2022)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
170,00				13,00		183,00	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di opere di completamento (fondi FSC21-27 delibera CIPESS n.1/2022)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	183,00	183,00	0,00	163,68	19,32	1,06	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	13,85
	183,00	**183,00**	**0,00**	**163,68**	**19,32**	**1,06**	**0,25**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,01**	**13,85**

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 Olbia	J31B21002470001	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	8-2021	1-2023	-	-	-	-	-	-	-	-	11-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0241A: Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il tracciato del Progetto Preliminare si sviluppa nel territorio di 14 Comuni della Provincia di Torino con interconnessioni con la linea storica nei pressi di Chiusa San Michele, Avigliana e attraverso lo scalo merci di Orbassano. Nell'ambito dell'Osservatorio sono state individuate, in linea con l'accordo Italia – Francia del 2012 ed il D. Lgs. n.71/2014, 3 fasi funzionali per la tratta nazionale (Project Review):Tappa 1 (scenario 2030):

Nuova linea in variante Avigliana – Orbassano (Fase 1 a);Potenziamento Scalo Merci Orbassano.

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.

InquadramentoGli interventi per l'infrastruttura ferroviaria di adduzione al tunnel di base trasfrontaliero nello scenario di Tappa 1 interessano la bassa Valle di Susa nel tratto più prossimo all'ambito urbano/suburbano di Torino. In particolare il nuovo tratto di linea da Avigliana allo scalo di Orbassano interessa il territorio della cosiddetta "Collina Morenica di Rivoli", con un tracciato da realizzare prevalentemente in galleria.Tipologia di opereRealizzazione di nuovo tratto di linea a doppio binario prevalentemente in galleria (2 canne a singolo binario) tra Avigliana (sulla linea storica Modane-Torino) e lo scalo di Orbassano e interventi di adeguamento dello scalo merci connessi all'ingresso della nuova linea.

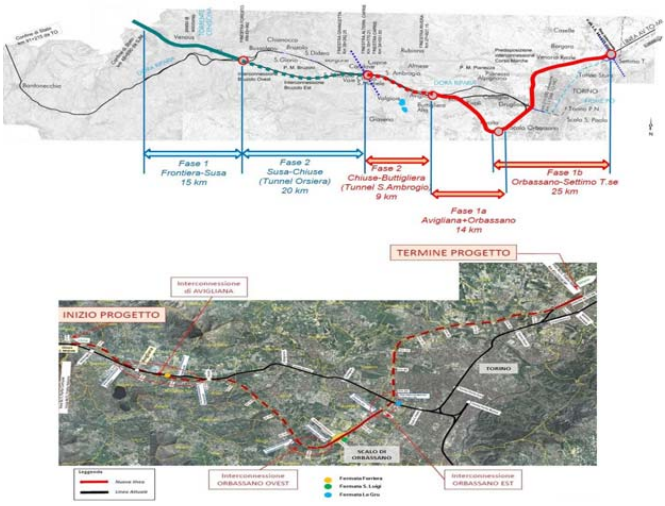
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Attualmente sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio della progettazione definitiva.

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



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sezione nazionale Torino-Lione 1^ fase (quadruplicamento Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano)		X	X			X					X			X		X	X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0241A: Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.700,15	67,54	di cui:	67,54	0,00	0,00		0,00	0,00	56,00	1.576,61		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.700,15							1.700,15

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
65,54				2,00		67,54

Le nuove risorse sono destinate alla completamento della progettazione definitiva degli interventi di 1^ fase

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sezione nazionale Torino-Lione 1^ fase (quadruplicamento Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano)	1.700,15	67,54	1.632,61	1.410,06	290,09	62,48	36,80	37,12	1,47	0,52	0,01	0,04	1.338,97
	1.700,15	**67,54**	**1.632,61**	**1.410,06**	**290,09**	**62,48**	**36,80**	**37,12**	**1,47**	**0,52**	**0,01**	**0,04**	**1.338,97**

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			
Sezione nazionale Torino-Lione 1^ fase (quadruplicamento Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano)	J11H03000030008	Progettazione definitiva	10-2002	11-2018	11-2014	4-2024	-	-	1-2025	10-2025	11-2025	10-2033	10-2033	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0241B: Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi di completamento riguardano:Tappa 1 bis (scenario post Tappa 1) nuova linea Orbassano – Settimo Torinese (Gronda Merci di Torino);Tappa 2 (scenario post Tappa 1) nuova linea Avigliana – Bussoleno.

Inquadramento territorialeGli interventi di adduzione al tunnel di base transfrontaliero sulla tratta nazionale, successivi alla Tappa 1, comprendono la realizzazione del nuovo tracciato quasi interamente in galleria tra Susa e Avigliana, che interessa i rilievi della bassa Valle di Susa lato sponda destra del Fiume Dora Riparia, nonchè la cosiddetta "Gronda merci" di collegamento dello scalo di Orbassano con la linea AC/AV Torino-Milano in prossimità di Settimo Torinese. Quest'ultima opera interessa il territorio dei comuni della cintura ovest e nord torinese, fortemente urbanizzati.Tipologia di opereGli interventi comprendono la realizzazione di nuovi tratti di linea a doppio binario.

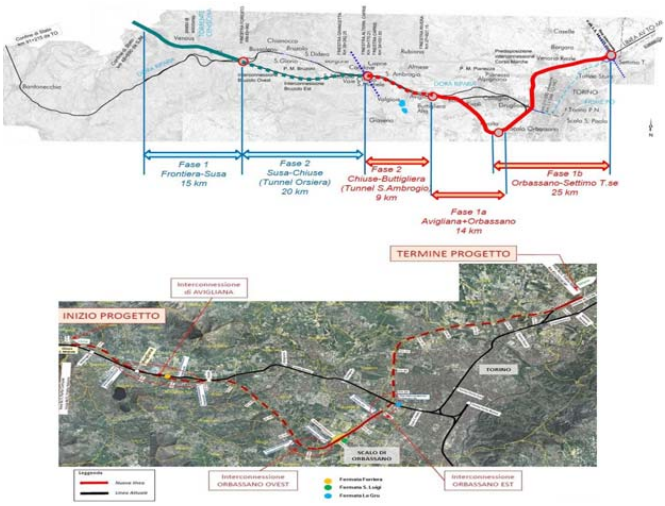
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Progetto preliminare completato nel 2010 e non inviato al CIPE in quanto non finanziato.

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



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.692,85	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	2.692,85	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0241B: Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
2.692,85							2.692,85

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00						0,00

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Cintura di Torino (nuova linea Orbassano-Settimo Torinese)	1.744,00	0,00	1.744,00	1.662,64	81,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.505,75
Sezione nazionale Torino-Lione 2^ fase (quadruplicamento Bussoleno-Avigliana)	948,85	0,00	948,85	918,35	30,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	865,44
	2.692,85	**0,00**	**2.692,85**	**2.580,99**	**111,86**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.371,19**

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			
Cintura di Torino (nuova linea Orbassano-Settimo Torinese)	J11H03000030008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	7-2027	10-2029	-	-	6-2030	6-2031	3-2031	10-2037	12-2037	In corso	-	-
Sezione nazionale Torino-Lione 2^ fase (quadruplicamento Bussoleno-Avigliana)	J11H03000030008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	7-2027	5-2029	-	-	1-2030	2-2031	2-2031	1-2035	3-2035	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P215: Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede i seguenti interventi:Realizzazione del sistema ERTMS (Baseline 3) con contestuale realizzazione dell'ACCM della tratta Bussoleno – Avigliana.Soppressione PL alla pK 35+570 e alla pk 36+540 nel Comune di Borgone.Adeguamento alle specifiche di interoperabilità STI PRM delle fermate Sant'Ambrogio, Borgone e Bruzolo.Realizzazione delle precedenze di modulo 750 m con la realizzazione di due PM.Adeguamento del sistema Energia con la realizzazione di due nuove SSE (Avigliana e Borgone) adeguamento linea di contatto da 540 mmq con feeder da 230 mmq.Risanamento acustico di tutta la tratta.Demolizione linea primaria (funzionalmente sostituita dalle SSE).Con il finanziamento di 81 M€ è prevista la realizzazione degli interventi n° 1, 2, 3, 5 e 7.

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.

Inquadramento territorialeGli interventi sulla tratta nazionale di adduzione al tunnel di base transfrontaliero, nello scenario di Tappa 1, comprendono l'adeguamento del tratto della linea storica Modane - Torino tra Bussoleno e Avigliana, per circa 21 Km. Si tratta di una linea a doppio binario che percorre la bassa Valle di Susa in territorio pianeggiante, solcato dal sedime del Fiume Dora Riparia, dall'autostrada del Frejus e da due Strade Statali. Tipologia di opereGli interventi di adeguamento comprendono nuove tecnologie per i distanziamento dei treni, due nuove sottostazioni elettriche di alimentazione della linea, due nuovi posti di movimento con binario di precedenza a modulo 750 metri, il completamento della soppressione PL sulla tratta, nonchè interventi di mitigazione acustica.

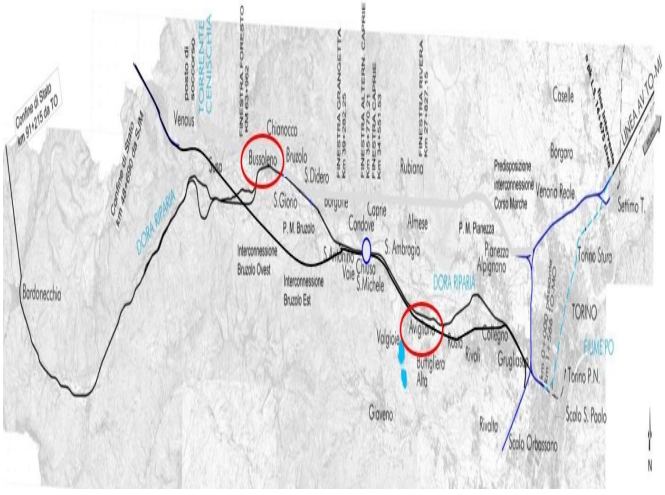
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Ultimata la progettazione definitiva ad esclusione dell'intervento n. 6.In corso le attività propedeutiche all'attività negoziale (intervento n. 1) È in corso l'iter autorizzativo degli interventi n. 2, n. 5 e n.7.E' in corso la progettazione esecutiva (a cura Appaltatore) relativa all'intervento n.3

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Aumento capacità e regolarità della linea (dagli attuali 10 treni/h a 12 treni/h)Incremento prestazionale della linea con adeguamento a modulo 750 metri.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P215: Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana

1^ fase - potenziamento tecnologico e 2^ adeguamento prestazionale	X	X	X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
200,00	89,00	di cui:	8,00	0,00	0,00		0,00	81,00	0,00	111,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
200,00							200,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
81,00				8,00		89,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase - potenziamento tecnologico e 2^ adeguamento prestazionale	200,00	89,00	111,00	189,69	10,31	1,66	1,66	0,00	0,00	1,24	0,21	0,20	0,10
	200,00	**89,00**	**111,00**	**189,69**	**10,31**	**1,66**	**1,66**	**0,00**	**0,00**	**1,24**	**0,21**	**0,20**	**0,10**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 tecnologico e 2^ adeguamento prestazionale	J74G18000150009	Esecuzione	-	-	-	10-2025	-	-	5-2021	8-2026	1-2022	12-2029	12-2027	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0266: Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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.

Le opere in progetto coinvolgono i territori delle provincie di Como, Monza e Brianza e di Milano. Il progetto di quadruplicamento della linea Monza-Chiasso si può raggruppare nei seguenti interventi:1. Realizzazione di una nuova linea veloce a doppio binario tra il Bivio Rosales e lo sbocco della galleria Seregno presso Desio, successivamente denominata come "Linea Veloce";2. Adeguamento della linea storica esistente tra Bivio Rosales e l'imbocco della galleria Seregno presso la stazione di Camnago, denominata "Linea Storica"3. Realizzazione di un'interconnessione in sotterraneo della nuova linea veloce con la linea esistente Seregno-Carnate-Bergamo, predisposta per il successivo collegamento con la Gronda Est di Milano – Tratta Seregno-Bergamo;4. Adeguamento ferroviario della stazione di Seregno e relativo PRG, interventi denominati "PRG di Seregno"5. Raddoppio ed adeguamento dell'attuale linea a binario unico Seregno-Carnate nel territorio comunale di Seregno.

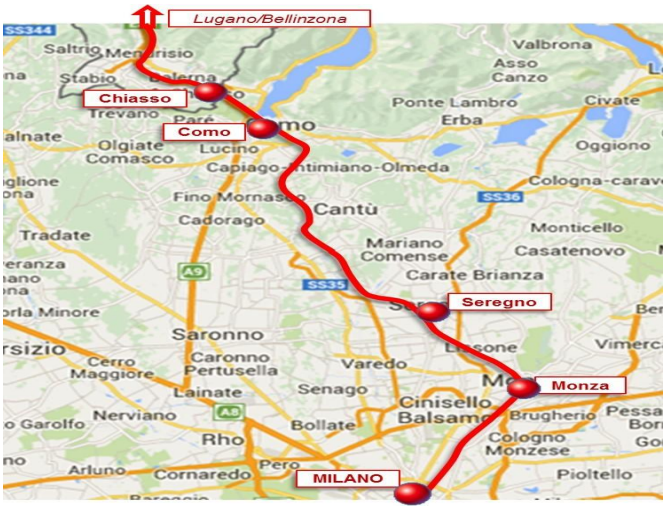
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

SIl 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.

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.



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0266: Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.412,00	3,50	di cui:	3,50	0,00	0,00		0,00	0,00	15,00	0,00	1.393,50	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.412,00							1.412,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
3,50						3,50

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratta bivio Rosales-Seregno	1.412,00	3,50	1.408,50	1.150,25	261,75	3,24	0,67	3,24	0,00	0,00	0,00	0,00	1.231,39
	1.412,00	**3,50**	**1.408,50**	**1.150,25**	**261,75**	**3,24**	**0,67**	**3,24**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.231,39**

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 bivio Rosales-Seregno	J31H03000520001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	10-2002	8-2030	12-2030	9-2032	-	-	3-2030	1-2031	1-2031	7-2037	9-2021	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0277: Potenziamento Seregno-Bergamo

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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 é 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.

Il tracciato di progetto, con andamento ovest-est risulta interconnesso ad ovest con la nuova linea veloce Monza-Chiasso da cui proviene il traffico merci internazionale transalpino, e ad est con la linea Bergamo-Treviglio.Il progetto prevede il 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.

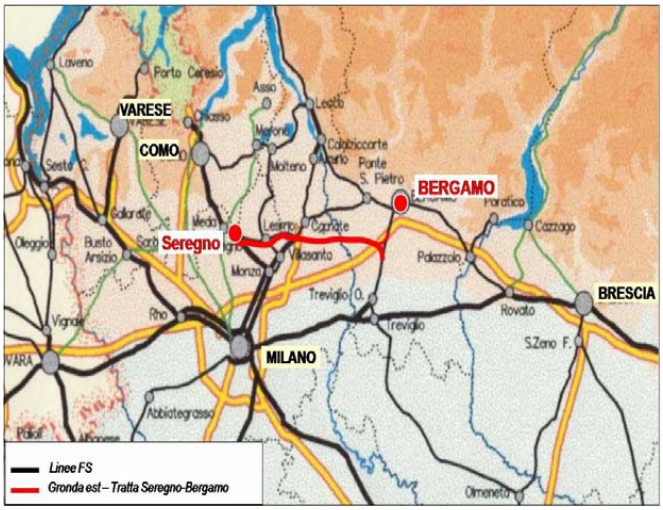
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

La progettazione preliminare è stata approvata con prescrizioni dal CIPE nel 2005.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nello specifico l'intervento consentirà un incremento di capacità per i collegamenti verso Reggio Calabria, Potenza e Taranto, con possibilità di specializzazione dei flussi lenti/veloci e riduzione dei tempi di percorrenza tra Salerno e Battipaglia.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0277: Potenziamento Seregno-Bergamo

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.000,00	82,63	di cui:	82,63	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	917,37	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.000,00							1.000,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
82,63						82,63

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento Seregno-Bergamo (gronda est di Milano)	1.000,00	82,63	917,37	789,23	210,77	13,15	12,01	13,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.000,00	**82,63**	**917,37**	**789,23**	**210,77**	**13,15**	**12,01**	**13,15**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

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 Seregno-Bergamo (gronda est di Milano)	J31H03000210008	Progettazione definitiva	10-2002	12-2005	9-2008	11-2026	-	-	7-2027	5-2028	5-2028	3-2036	12-2021	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0294: Potenziamento linea Gallarate-Rho

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto 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: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 per Malpensa). triplicamento della linea tra Parabiago e Gallarate.

L'intervento si colloca nelle province di Milano e Varese.La zona interessata dal tracciato in progetto è caratterizzata da una morfologia pianeggiante, corrispondente al livello fondamentale della pianura, con variazioni di quote estremamente limitate, dell'ordine di pochi metri. Sono presenti inoltre alcune scarpate artificiali in corrispondenza di cave, per lo più di sabbia e ghiaia, ed un fitto reticolato di canali artificiali e rogge scavate prevalentemente a scopo irriguo.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Tratta Rho – Parabiago e realizzazione raccordo Y (finanziata): Il PD (modificato a seguito prescrizioni CSLLPP) è stato trasmesso a tuti gli enti a dicembre 2020; ad Aprile 2021 è stato trasmesso al MITE il SIA aggiornato sulle parti variate. Ad agosto 2021 si è avuta la nomina della Commissaria Straordinaria (Dott.ssa Vera Fiorani), notificata a settembre 2021; attualmente si è in attesa del parere MITE/MIC. A febbraio 2022 la CTVIA ha formulato una richiesta di integrazioni attualmente in corso di elaborazione.Tratta Parabiago - Gallarate (da finanziare): ultimata la Progettazione Definitiva nel 2009 e inviata al MIT.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità della linea; - da 10 tr/h a 24 tr/h (tratta Rho – Parabiago) - da 10 tr/h a 14 tr/h (tratta Parabiago-Gallarate)- attivazione nuovi servizi suburbani secondo Accordo Quadro.- Incremento della regolarità attrav



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
1^ fase: quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	X	X	X		X	X					X	X					X		X						

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0294: Potenziamento linea Gallarate-Rho

2^ fase: triplicamento tratta Parabiago-Gallarate			X	X			X	X				X	X				X			X			X	

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
827,70	522,80	di cui:	522,80	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	304,90		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
827,70							827,70

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
522,80						522,80

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	507,33	507,33	0,00	363,79	143,54	16,89	15,22	12,00	2,54	0,12	0,29	0,37	2,18
2^ fase: triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	320,37	15,47	304,90	306,35	14,02	4,67	4,67	4,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	827,70	**522,80**	**304,90**	**670,14**	**157,56**	**21,56**	**19,89**	**16,67**	**2,54**	**0,12**	**0,29**	**0,37**	**2,18**

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: quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	J31J05000010001	Attività negoziale	-	-	9-2008	9-2022	12-2011	5-2023	6-2011	2-2023	2-2023	12-2026	12-2026	In corso	-	-
2^ fase: triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	J31J05000010001	Progettazione definitiva	-	-	9-2008	3-2022	-	-	9-2022	6-2023	6-2023	2-2029	11-2028	Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0264A: Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede un raddoppio in sede di circa 35 km, di cui 14 km da Vignale a Oleggio e 21 km da Oleggio ad Arona. Il progetto prevede la realizzazione in prima fase del raddoppio in affiancamento nella tratta Vignale – Oleggio, nonché la sistemazione del PRG di Vignale e Oleggio, le opere stradali per la soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati, l'adeguamento di località di servizio e fermate, la nuova S.S.E. di Oleggio, il rifacimento degli apparati centrali di tipo ACC, realizzazione di un nuovo sistema di comando e regolazione della circolazione che permetta la gestione dal Posto Centrale di Torino Lingotto della linea e degli impianti.L'intervento è previsto nella Dichiarazione d'intenti Italia-Svizzera del 18.09.2014.

Inquadramento territorialeIl territorio interessato dalla linea Vignale-Oleggio-Arona è costituito da pianura irrigua ricadente nella provincia di Novara, delimitata a Nord dalle prime propaggini delle prealpi, a Est dal Fiume Ticino, ad Ovest dal Fiume Sesia a sud dalla città di Novara. Il tracciato è pianeggiante e rettilineo. Tipologia di opereRaddoppio della linea in affiancamento al binario esistente e opere di viabilità per la soppressione dei passaggi a livello.

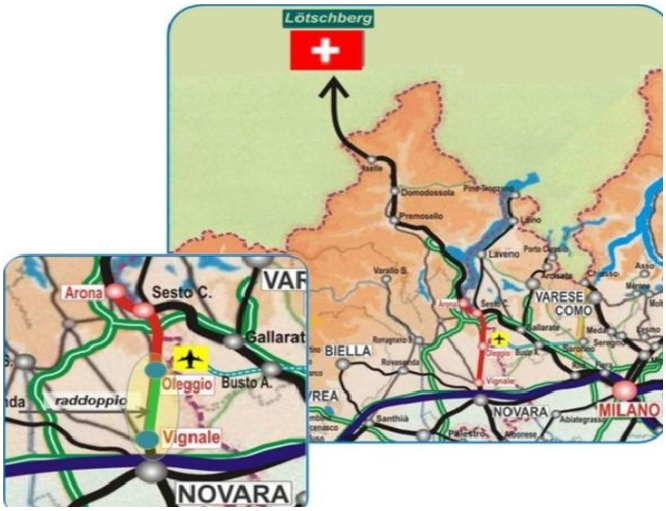
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Attualmente, è in corso la redazione dell'Analisi Benefici Costi dell'intervento, che sarà inviata al MIMS per esame e valutazioni.Sono in corso valutazioni sull'opportunità di sviluppare prioritariamente una fase 0 relativa ai PRG di Oleggio, collocando il raddoppio in una fase successiva.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'obiettivo primario dell'investimento è incrementare la capacità sull'Asse Arona – Novara consentendo di gestire con adeguati margini la coesistenza dei traffici dal Sempione al Gottardo e la regolarità della circolazione grazie sia alle nuove caratteri



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Vignale-Oleggio			X			X					X	X					X								
Raddoppio tratta Oleggio-Arona						X					X		X				X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0264A: Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
424,00	13,96	di cui:	13,96	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	410,04		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
424,00							424,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
13,96						13,96

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Vignale-Oleggio	264,00	13,96	250,04	222,19	41,81	6,38	1,92	1,46	1,49	0,02	0,02	0,02	0,00
Raddoppio tratta Oleggio-Arona	160,00	0,00	160,00	160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	152,52
	424,00	**13,96**	**410,04**	**382,19**	**41,81**	**6,38**	**1,92**	**1,46**	**1,49**	**0,02**	**0,02**	**0,02**	**152,52**

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 Vignale-Oleggio	J11H03000130001	Progettazione definitiva	6-2003	4-2004	9-2018	3-2030	-	-	7-2024	4-2025	5-2025	8-2029	12-2029	In corso	-	-
Raddoppio tratta Oleggio-Arona	J11H03000130001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	4-2030	1-2031	2-2031	1-2035	6-2035	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0223A: Nodo di Novara 1^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento è previsto nella Dichiarazione d'intenti Italia - Svizzera del 17/12/2012.Nell'ambito del progetto «Nodo di Novara - Passante ferroviario merci», è stata definita una prima fase funzionale per il nodo di Novara individuando i seguenti interventi prioritari:FASE 1.A (finanziata)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 e binario di precedenza sul linea Domodossola;Nuova Bretella merci a semplice binario 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.FASE 1.B (da finanziare)- PRG di Vignale e Boschetto (completamento).

Gli interventi di prima fase 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, nonchè l'adeguamento del piano del ferro e upgrade tecnologico dell'impianto di Vignale.Gli interventi di 1^ fase sono stati articolati in due lotti funzionali. Il primo lotto, già finanziato, comprende:-Bivio per inizio della bretella merci su tratto di linea Vignale-Novara Cle in prossimità della radice sud dell'impianto di Vignale (il PRG di Vignale verrà realizzato nelle fasi successive);-Bretella merci semplificata (senza innesto su interconnessione AV) per l'accesso all'impianto merci di 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 accessoIl secondo lotto, da finanziare, comprende gli interventi di completamento.

Inquadramento territorialeConsiderando la distribuzione dei flussi di trasporto nell'Europa centro-meridionale, la rilevanza del territorio di Novara deriva dalla collocazione lungo la direttrice transpadana all'incrocio con l'asse Genova-Sempione-Rotterdam, che lo rende snodo logistico di rilevanza europea. Al nodo di Novara convergono le linee da/per Torino (Francia), Milano (est Europa), Domodossola (Svizzera), Alessandria/Genova, Biella.Tipologia di opereGli interventi di prima fase riguardano la realizzazione della nuova linea da Vignale per l'accesso allo scalo Boschetto da nord e interventi di rifunzionalizzazione dello scalo.

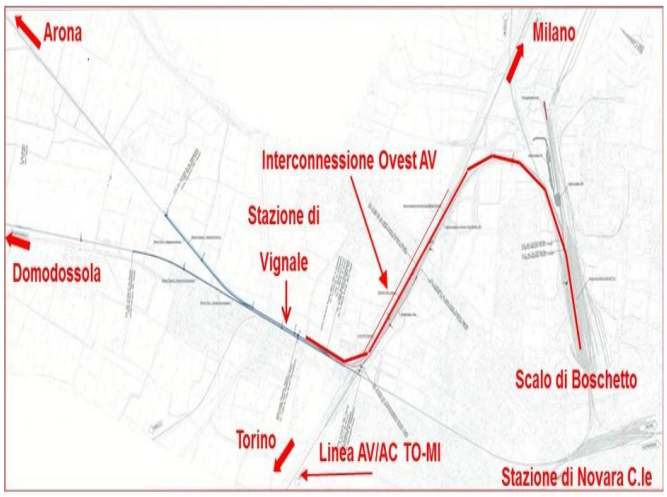
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Acquisito parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 04/10/2021. E' stata ultimata la Progettazione Definitiva e in data 19/10/2021 il MITE ha avviato l'istanza per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.Acquisito in data 22/12/2021 il parere Regionale sull'iter di VIA.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Miglioramento della regolarità della circolazione nel nodo, grazie alla riduzione delle interferenze nell'impianto di Novara c.le (l'accesso dei treni merci da Nord verso il terminal di Novara Boschetto bypasserà l'impianto di Novara C.Le)- Incremento



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0223A: Nodo di Novara 1^ fase

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale			X			X						X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
190,50	83,10	di cui:	83,10	0,00	0,00		0,00	0,00	82,70	24,70		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
183,10		7,40					190,50

Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0223B)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
83,10						83,10

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale	190,50	83,10	107,40	487,79	-297,28	9,05	8,93	6,72	1,39	0,79	0,02	0,10	-109,22
	190,50	**83,10**	**107,40**	**487,79**	**-297,28**	**9,05**	**8,93**	**6,72**	**1,39**	**0,79**	**0,02**	**0,10**	**-109,22**

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	Progettazione definitiva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9-2029	Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0223B: Nodo di Novara completamento

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi di completamento del Nodo di Novara sono i seguenti:messa a PRG dell'impianto di Novara C.le ;realizzazione del passante merci;

realizzazione dell'interconnessione di Novara Est; realizzazione del collegamento diretto AV – FNM. realizzazione nuova fermata AV Novara realizzazione Bretella merci FNM

Inquadramento territorialeConsiderando la distribuzione dei flussi di trasporto nell'Europa centro-meridionale, la rilevanza del territorio di Novara deriva dalla collocazione lungo la direttrice transpadana all'incrocio con l'asse Genova-Sempione-Rotterdam, che lo rende snodo logistico di rilevanza europea. Al nodo di Novara convergono le linee da/per Torino(Francia), Milano (est Europa), Domodossola (Svizzera), Alessandria/Genova, Biella.Tipologia di opereGli interventi di riassetto del nodo di Novara comprendono la nuova linea Passante merci in galleria per la connessione della linea del Sempione con la Novara-Alessandria, nonchè interventi di sistemazione a PRG di Novara Centrale e dello scalo Boschetto.

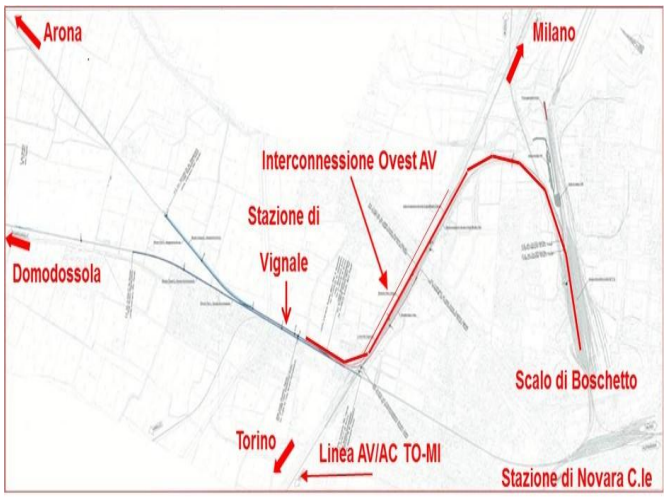
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Progetto Preliminare ultimato nel 2011. Intervento sospeso per mancanza di finanziamenti.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Eliminazione delle interferenze a Novara Centrale con separazione dei flussi viaggiatori e merci;- Incremento della capacità e delle prestazioni per il traffico merci.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
392,53	6,97	di cui:	6,97	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		385,56

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0223B: Nodo di Novara completamento

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
399,93		-7,40					392,53	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0223A)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
6,97						6,97

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Passante merci (include progettazioni pregresse per opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano)	392,53	6,97	385,56	314,02	78,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	392,53
	392,53	**6,97**	**385,56**	**314,02**	**78,51**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**392,53**

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 (include progettazioni pregresse per opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano)	J11H02000130001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2038			

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0335: Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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.

Il progetto è articolato in due fasi funzionali:Fase 1: quadruplicamento della tratta tra Milano Rogoredo e Pieve Emanuele (finanziato), con realizzazione di una nuova coppia di binari da Milano Rogoredo, stazione già predisposta per l'innesto della nuova linea, e Pieve Emanuele per un'estesa di circa 11 km e la trasformazione in fermata della stazione di Locate Triulzi.Fase 2: completamento del quadruplicamento tra Pieve Emanuele e Pavia (da finanziare), con realizzazione di una nuova coppia di binari per un'estesa di 18 km, con nuovo PRG della Stazione di Pavia e la trasformazione in fermata delle stazioni di Villamaggiore e Certosa di Pavia.La linea sarà gestita tramite ACC-M dal Posto Centrale di Milano Greco Pirelli.

Il quadruplicamento in oggetto, a partire dall'uscita della stazione Milano Rogoredo, prosegue in affiancamento alla linea storica e su una nuova sede e si sviluppa a sud di Milano, estendendosi per circa 30 km lungo l'attuale linea ferroviaria tra i nodi di Milano Rogoredo e Pavia.La linea ferroviaria esistente, lungo la quale si sviluppa il progetto in esame, attraversa un'area pianeggianteo debolmente inclinata verso sud. Le quote vanno da 115 m s.l.m. presso il nodo di Milano Rogoredo a 75 m s.l.m. in coincidenza della stazione di Pavia.Generalmente il tracciato si svilupperà in rilevato, dovranno essere previste delle opere (generalmente ponti) adatte al superamento dei numerosi corsi d'acqua, sia artificiali che naturali.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Il Progetto Definitivo è stato ultimato nel 2018, approvato nel giugno 2020 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Nel settembre 2019 è stata inviata la documentazione per l'iter di VIA al MITE e MIC.In data 16.09.2021 il MITE ha emanato il D.M. n. 376 di compatibilità ambientale di esito positivo con prescrizioni.Sono in corso le attività propedeutiche per l'apertura della CdS.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità dagli attuali 10 treni/h per direzione a 20 treni/h per direzione;- Separazione tra i traffici suburbani, regionali, lunga percorrenza e merci Istituzione di un nuovo servizio suburbano da/per Pieve Emanuele secondo quanto pre



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
1^ fase: Quadruplicamento tratta Rogoredo-Pieve Emanuele	X	X			X	X					X	X				X				X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0335: Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0286A: Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

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.

L'intervento prevede: la realizzazione di un nuovo ACC nella stazione di Tortona che a regime sarà gestito dal Posto centrale di Milano G.P.; il rinnovo del sistema di distanziamento nella tratta Tortona-Voghera; interventi e modifiche dell'infrastruttura che consentono la connessione al Terzo Valico. L'intervento è propedeutico all'installazione dell'ERTMS/ETCS L2 sovrapposto sull'itinerario Milano - Genova.In una successiva fase sono previsti interventi di PRG nella stazione di Tortona per consentire in radice lato Genova/Alessandria la separazione dei flussi con collegamento in corretto tracciato della nuova linea Terzo Valico dei Giovi con la linea Milano-Tortona. Inolte sarà realizzata una nuova precedenza a modulo 750 metri e saranno velocizzatii principali itinerari deviati.

Gli interventi consitono 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 Curoneche consentirà l'indipendenza dei flussi sulle due direttrici interferenti.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

E' stata ultimata l'attività di verifica della progettazione esecutiva relativa all'appalto degli impianti IS (ACC su ferro attuale realizzazione cabina) sono in corso le attività propedeutiche per la consegna dei lavoriE' stata ultimata la progettazione esecutiva a cura dell'Appaltatore degli interventi TE è in via di ultimazione l'attività di verifica.E' stata ultimata la progettazione esecutiva a cura dell'appaltatore relativa ai lavori di piazzale (IS, TLC e SCMT) e dei nuovi fabbricati tecnologici (LFM, Cabina MT/BT e impianti industriali) sono in via di ultimazione le attività di verifica della progettazione esecutiva.Per quanto riguarda gli interventi di modifica al PRG sono in corso i lavori di armamento. E' stata ultimata la Progettazione Definitiva delle fasi successive, sono in corso le attività di verifica ai fini della validazione

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Aumentare la regolarità d'esercizio, grazie all'ammodernamento delle tecnologie di governo dell'impianto e all'inserimento nel sistema integrato di supervisione della circolazione- Riduzione di numerose interferenze d'impianto, anche in previsione dell



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
PRG e ACC Tortona	X	X			X	X													X						

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0286A: Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
100,00	100,00	di cui:	100,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
100,00							100,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
100,00						100,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
PRG e ACC Tortona	100,00	100,00	0,00	91,71	8,29	9,55	1,66	0,00	0,00	0,04	0,71	1,07	4,45
	100,00	**100,00**	**0,00**	**91,71**	**8,29**	**9,55**	**1,66**	**0,00**	**0,00**	**0,04**	**0,71**	**1,07**	**4,45**

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 Tortona	J64G18000130009	Esecuzione	-	-	5-2018	7-2022	-	-	6-2019	4-2021	3-2021	3-2024	5-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0286B: Quadruplicamento Tortona-Voghera

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede il quadruplicamento della attuale linea per circa 16 km, prevalentemente in affiancamento ai binari esistenti. Sono previsti interventi minimali al PRG di Voghera, in radice lato Tortona, per il conseguimento di due binari di precedenza a modulo 750 metri.La tratta Voghera - Tortona appartiene funzionalmente alle due direttrici, Milano - Genova e Torino – Piacenza (Direttrice Mediopadana).

Gli interventi consitono 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 Curoneche consentirà l'indipendenza dei flussi sulle due direttrici interferenti.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

E' in corso la rivisitazione del precedente progetto definitivo sviluppato nel 2011. A seguito del Decreto Semplificazione è stata ultimata la documentazione progettuale a livello di Progetto di Fattibilità Tecnico Economica. A marzo 2022 il PFTE è stato inoltrato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il parere di competenza. A marzo 2022 il PFTE è stato inviato anche alla Commissione Nazionale del Dibattito Pubblico e alle Amministrazioni interessate per l'avvio del Dibattito Pubblico.

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 increment



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera		X			X	X	X	X						X				X							

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0286B: Quadruplicamento Tortona-Voghera

600,00	21,36	di cui:	18,01	0,80	0,00	2,55	0,00	578,64	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
500,00			100,00				600,00

L'incremento di costo a vita intera del Progetto è conseguente all'esito della revisione e adeguamento del progetto definitivo sviluppato nel 2010 ed è dovuto alle seguenti motivazioni:• adeguamenti tariffari intercorsi dal 2010 (aggiornamento a prezzi 2021);• adeguamenti tecnico normativi intercorsi dal 2010;• maggiori interventi che si dovranno realizzare in ragione dell'inserimento delle aree interessate dalle opere tra quelle a rischio alluvionale

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
21,36						21,36

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera	600,00	21,36	578,64	566,57	33,43	6,36	6,19	6,36	0,00	0,00	0,00	0,00	13,10
	600,00	**21,36**	**578,64**	**566,57**	**33,43**	**6,36**	**6,19**	**6,36**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**13,10**

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 Tortona-Voghera	J71H92000020011	Progettazione definitiva	3-2005	12-2007	12-2008	11-2023	-	-	3-2024	6-2024	6-2024	4-2031	4-2030	Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P234: Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto ricomprende gli interventi di sviluppo del nodo ferroviario di Genova, il Terzo Valico dei Giovi e i collegamenti di ultimo miglio con il Porto storico di Genova in coerenza con quanto disposto dal DL n. 32/2019 “Sblocca cantieri”.L’intervento è articolato in tre macro-interventi:- Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole;- Potenziamento scalo Campasso e itinerario Bivio Fegino – Parco Campasso – ex bivio S.Limbania;- Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi.

In particolare il progetto prevede:- completamento della variante di tracciato fra Voltri e Pegli, con sistemazione a PRG della stazione di Voltri 1^ Fase;- prolungamento, lato levante, della bretella di Genova Voltri, con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera e realizzazione del quadruplicamento della linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena con la realizzazione dell'ACCM su ferro attuale a Sampierdarena;- sestuplicamento della tratta Principe - Brignole eliminando le attuali interferenze a raso generate agli innesti dei bivi Traversata;- PRG finale di Voltri- adeguamento/riattivazione della tratta tra la radice nord di Campasso e Bivio Fegino;- adeguamento/completamento dello scalo Campasso con realizzazione di 8 binari a modulo 750 metri centralizzati e controllati dal nuovo ACC di stazione su un’ area di circa 48.500 mq complessivi;- adeguamento/completamento della tratta Campasso-ex bivio S.Limbania.- realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC che si sviluppa per circa 53 km (Terzo valico dei Giovi), di cui circa 37 km in galleria, e con interconnessioni con la rete esistente attraversando 14 comuni in provincia di Genova e di Alessandria.Le opere principali del Progetto sono: galleria di Valico (27 km): doppia canna, by-pass ogni 500 m e 4 finestre di accesso intermedio (per motivi costruttivi e di sicurezza); galleria di Serravalle (7 km): doppia canna, by-pass ogni 500 m; galleria Artificiale Pozzolo (2 km).

Il Terzo Valico, di lunghezza complessiva di circa 53 km, attraversa 2 regioni (Liguria e Piemonte) 2 province (Genova e Alessandria) e 14 comuni, ha origine nel Nodo di Genova in corrispondenza del Bivio Fegino e si sviluppa fino alla piana di Novi interamente in galleria, ad eccezione di un unico breve tratto allo scoperto nel comune di Arquata Scrivia in corrispondenza di Libarna.Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole è suddiviso in tre aree di intervento ognuna con una sua autonoma funzionalità: Quadruplicamento Voltri - Sampierdarena: costituito dal prolungamento, lato levante, della bretella di Genova Voltri, con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera e realizzazione del quadruplicamento della linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena. Sestuplicamento Genova P.Principe - Genova Brignole: costituito dalla realizzazione di due nuove gallerie di collegamento tra le stazioni di Principe e Brignole e relativo adeguamento del PRG di Brignole (1° fase); PRG finale di Voltri:consistente nella realizzazione di nuova stazione di Genova Voltri, una nuova fermata Palmaro e il potenziamento dello scalo di Prà mare. Il parco ferroviario denominato “Parco Campasso” è situato nella parte occidentale rispetto allo sviluppo longitudinale della città di Genova, in corrispondenza dello sbocco verso il mare del corridoio appenninico della direttrice di Bolzaneto e dei Giovi, che dal punto di vista morfologico corrisponde al basso corso del torrente Polcevera, che sfocia poco a valle nel Mar Tirreno, tra il bacino di Sampierdarena ad Est e la zona industriale Cornigliano. Il potenziamento dello scalo retroportuale di Campasso è finalizzato all’efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria ed il porto di Genova ed è inserito nell'ambito degli interventi datti a garantire il collegamento dell’ultimo miglio tra il Terzo Valico, la Linea Succursale dei Giovi e la tratta ferroviaria Bivio Fegino – Campasso – Porto Storico Il Potenziamento Genova - Campasso prevede il ripristino del collegamento ferroviario, di lunghezza complessiva pari a circa 5km, a doppio binario tra B. Fegino e Parco Rugna in area portuale. L'intervento prevede inoltre il ripristino e il potenziamento dello Scalo di Campasso con modulo 750m.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2016 è stato attivato l’ ACCM di Voltri, sono in corso i lavori per il potenziamento dello scalo di Genova Voltri Mare. A Dicembre 2019 è stato attivato il raddoppio del binario d’ingresso al VTE (Voltri Terminal Europa).In data 26 giugno 2020 sono stati affidati al General Contractor Consorzio COCIV i lavori di completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera, sono in corso le attività di scavo del prolungamento delle gallerie Colombo e S. Tomaso esistenti sulle gallerie Traversata Vecchia e Nuova. Sono stati avviati gli interventi tecnologici sulle linee in esercizio. In data 29 agosto 2021 è stata attivata la Fase 1 del bivio Polcevera.Sono in corso i lavori a Genova Brignole per la realizzazione dell’ACC-M su ferro attuale.NodoNel 2016 è stato attivato l’ ACCM di Voltri, sono in corso i lavori per il potenziamento dello scalo di Genova Voltri Mare. A Dicembre 2019 è stato attivato il raddoppio del binario d’ingresso al VTE (Voltri Terminal Europa).In data 26 giugno 2020 sono stati affidati al General Contractor Consorzio COCIV i lavori di completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera; sono in corso di ultimazione le attività di scavo della nuova galleria Colombo e le attività di demolizione della vecchia galleria Colombo. In data 29 agosto 2021 è stata attivata la Fase 1 del bivio Polcevera.Sono in corso i lavori a Genova Brignole per la realizzazione dell’ACC-M su ferro attuale.E’ stata ultimata la progettazione definitiva (a cura del Consorzio COCIV) relativa agli interventi tra Campasso e Bivio Fegino, nonché gli interventi tecnologici funzionali alla realizzazione del Quadruplicamento Voltri – Sampierdarena, è in corso la PD del Sestuplicamento Brignole-Pricipe.Sono in corso i lavori delle opere civili nello Scalo Campasso, che erano stati temporaneamente sospesi a causa della concessione delle aree di cantiere per la ricostruzione del nuovo ponte autostradale sul Polcevera.In data 05/10/2021 è stato avviato lo sviluppo del PFTE del PRG di Voltri.Per l’itinerario Campasso è in corso di svolgimento il Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale (PAUR).Completano funzionalmente il progetto gli interventi di adeguamento del collegamento fra Calata Sanità-Bettolo e Bivio S.Limbania, fuori perimetro del progetto unico, ma oggetto della Convenzione tra RFI e AdSP del 19/01/2019; è stato ultimato l’iter autorizzativo, a cura di AdSP, sono in corso le attività negoziali. E’ stata avviata a cura di RFI la progettazione della stazione Parco Fuori Muro sulla base di quanto stabilito dal protocollo d'intesa del 28/06/2018 tra MIT e AdSP, a Maggio 2021 è stato consegnato il PFTE ad AdSP rivisitato a Settembre 2021 per avvio iter autorizzativo, è in corso la progettazione definitiva.Per quanto riguarda gli interventi relativi al PRG di Rivalta Scrivia ad Agosto 2021 è stata attivato l’ACC compreso l’adeguamento a modulo 750 mt . dei binari 4 e 5 (Fase 3) , sono in corso i lavori delle restanti fasi 4 e 5. Tratta Relativamente al Terzo valico dei Giovi, ad oggi sono in realizzazione tutti e 6 i lotti costruttivi con un avanzamento dei lavori pari a circa il 53 % . Al 28/02/2022 l’avanzamento complessivo degli scavi è pari al 77 % che corrisponde allo scavo di circa 67 Km di opere in sotterraneo su 87,5 km totale. Con l’abbattimento dell’ultimo diaframma esistente in data 02/12/2021 sono stati completati i lavori di scavo

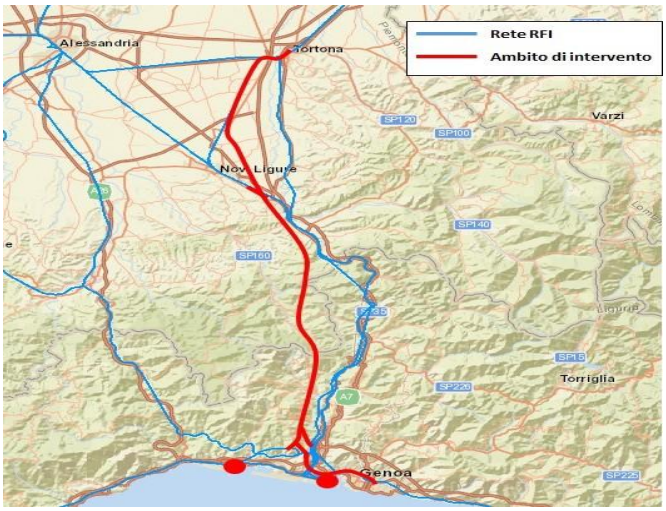
Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P234: Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi

delle gallerie di linea tra i due cantieri di Fegino e Polcevera. Il termine di ultimazione dell'Opera è fissato per dicembre 2024.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto consentirà il superamento dei limiti prestazionali delle linee di collegamento tra la città di Genova e la pianura Padana e il riassetto complessivo del nodo e dei collegamenti con il porto storico e con il terminal di Voltri. Nello specifico



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Terzo valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova	X				X	X				X	X	X				X			X						
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	X					X	X	X			X	X				X			X	X					
Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso	X					X					X	X							X						
Potenziamento terminale Rivalta Scrivia	X					X						X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
7.761,53	7.461,53	di cui:	6.261,21	1.093,57	100,00		6,74	0,00	0,00	300,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P234: Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
7.461,53			300,00				7.761,53	L'incremento di costo del progetto è dovuta al recepimento delle varinati in corso d'opera sui lavori dle TerzoValico

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
7.461,53						7.461,53

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Terzo valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova	7.246,30	6.946,30	300,00	5.369,81	1.876,49	5.550,40	3.202,25	1.299,29	316,94	493,15	512,51	664,78	998,33
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	494,23	494,23	0,00	310,96	183,27	390,85	364,71	268,03	30,17	29,26	19,19	29,17	40,80
Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso	12,50	12,50	0,00	11,13	1,37	12,17	7,26	0,02	1,16	4,87	0,09	3,03	2,00
Potenziamento terminale Rivalta Scrivia	8,50	8,50	0,00	7,42	1,08	0,94	0,94	0,94	0,00	0,00	0,00	0,00	5,30
	7.761,53	**7.461,53**	**300,00**	**5.699,33**	**2.062,20**	**5.954,36**	**3.575,17**	**1.568,27**	**348,27**	**527,27**	**531,79**	**696,98**	**1.046,44**

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				
Terzo valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova	F81H92000000008	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	6-2020	4-2012	12-2024	3-2025	Conclusa	Concluse	In corso
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	J71H02000110008	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	12-2008	5-2018	-	-	6-2029	Conclusa	Concluse	In corso
Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso	J34H16000060001	Esecuzione	6-2016	10-2018	3-2014	2-2020	-	-	-	-	7-2018	6-2022	-	Da avviare	In corso	n.a.
Potenziamento terminale Rivalta Scrivia	J34H17000130001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P133: Velocizzazione linea Milano-Genova

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede interventi di upgrade infrastrutturali e tecnologici finalizzati al collegamento in un'ora tra Milano e Genova, concentrati sulla tratta Milano Rogoredo – Tortona (circa 70 km). L'intervento consentirà di innalzare in varie tratte la velocità massima sino a 180/200 km/h.

In una prima fase funzionale è previsto: upgrading tecnologico degli impianti di linea e di stazione mediante la realizzazione di un nuovo ACC-M/SCC-M nella tratta Pavia-Voghera (esclusa) per la gestione della circolazione dal Posto Centrale di Milano G.P; adeguamento a modulo 750 metri della stazione di Pizzale L.; eliminazione dei passaggi a livello.Fase 2: inserimento dell'impianto di Voghera all'interno del sistema ACC-M/SCC-M della tratta in oggetto; adeguamento prestazione a modulo 750 metri nella stazione di Bressana B.; realizzazione della nuova località di PM Turago, dotata di binari a modulo 750 metri, e la contestuale trasformazione di Certosa di Pavia in fermata con l'adeguamento dell'accessibilità (nuovo sottopasso); Interventi di adeguamenti diffusi alle opere civili e al tracciato per l'innalzamento della velocità di linea.

Gli interventi previsti si effettuano sulla linea ferroviaria esistente che attraversa un'area pianeggiante.Generalmente il tracciato si sviluppa in rilevato.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

E' stata conclusa progettazione definitiva degli di interventi di velocizzazione tratta Milano – Pavia; è in corso l'iter autorizzativo. Sono in corso le verifiche sulle ultime opere d'arte con luce superiore a tre metri nella tratta Milano Rogoredo – Tortona; è in corso la realizzazione dei primi interventi sulle opere d'arte nella tratta Milano –Pavia. Sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio delle indagini a campione sulle opere d'arte di luce inferiore a tre metri.Sono in corso i lavori per la realizzazione dell' ACCM nella tratta Pavia – Voghera; Sono in corso i lavori di armamento e opere civili su alcuni impianti della tratta Pavia-Voghera.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione del tempo di percorrenza per le relazioni viaggiatori tra Milano e Genova a circa 1h, al completamento di tutti gli interventi programmati sull'itinerario;- Miglioramento della qualità e regolazione della circolazione: per tutte le tipologie



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
1^ fase - potenziamento tecnologico e 2^ fase - rettifiche di tracciato e piccole varianti	X					X					X													

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P133: Velocizzazione linea Milano-Genova

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
156,00	156,00	di cui:	156,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
156,00							156,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
156,00						156,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase - potenziamento tecnologico e 2^ fase - rettifiche di tracciato e piccole varianti	156,00	156,00	0,00	144,14	11,86	47,69	28,75	0,05	2,65	3,71	8,52	13,31	10,00
	156,00	**156,00**	**0,00**	**144,14**	**11,86**	**47,69**	**28,75**	**0,05**	**2,65**	**3,71**	**8,52**	**13,31**	**10,00**

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 tecnologico e 2^ fase - rettifiche di tracciato e piccole varianti	J84H17000480001	Esecuzione	3-2018	2-2019	1-2018	5-2022	3-2023	7-2023	-	-	12-2019	6-2026	12-2026		

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P131: Velocizzazione linea Torino-Genova

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il collegamento diretto Torino-Genova utilizza il Corridoio ferroviario tra le località di Genova Piazza Principe, Novi Ligure, Alessandria, Torino Lingotto e Torino Porta Nuova.Il tracciato si sviluppa con una lunghezza totale di 159 km. La velocità in rango C e P è abbastanza simile, nel tratto ligure lungo 69 km ha velocità comprese tra i 115 e i 180 km/h, escluso il nodo di Genova; mentre nel restante tratto piemontese lungo 90 km ha velocità comprese tra gli 80 e i 180 km/h, con esclusione del nodo di Torino.

Gli interventi sono articolati nelle seguenti fasi: Fase 1: velocizzazione tratta Torino Lingotto-Novi Ligure mediante realizzazione di un nuovo sistema di comando e controllo ACC-M/SCC-M nelle tratte Trofarello - Alessandriacon contestuale upgrading tecnologico degli impianti e delle tratte di linea afferenti e nonché modifiche infrastrutturali per l'adeguamento al modulo 750 metri della tratta; implementazione su tutto l'itinerario di un sistema di distanziamento per gestire le velocità fino a 200 km/h e contestuale adeguamento delle opere d'arte nella tratta Trofarello - Alessandria; adeguamento del sistema di controllo marcia treno per gestire la nuova fiancata nella tratta Torino P.N. - Trofarello. Il rinnovamento tecnologico necessario per la velocizzazione è propedeutico all'installazione dell'ERTMS/ETCS L2 sull'intera tratta.Fase 2: adeguamento di alcune tratte al diverso profilo di velocità consentito dall'innovativo sistema di distanziamento, con contestuale eventuale rinforzo e/o sostituzione delle opere d'arte interessate e riconfigurazione dei sistemi di controllo per la gestione delle nuove velocità modificate.

Inquadramento territorialeLa linea ferroviaria Torino-Genova attraversa i territori di due regioni (Piemonte e Liguria) e tocca quattro capoluoghi (Torino, Asti, Alessandria, Genova) su un tracciato di 160 Km. Il territorio interessato è in parte pianeggiante, in parte collinare (territorio del Monferrato tra Villanova e Asti, con livellette fino al 12 per mille), in parte con caratteristiche di linea di valico, nella zona appenninica tra Novi Ligure e Genova.Tipologia di opereGli interventi per la velocizzazione riguardano la tratta Torino-Novi Ligure, in previsione del completamento del Terzo Valico dei Giovi. Comprendono verifiche e eventuali adeguamenti delle opere d'arte, nonchè interventi al binario, alla trazione elettrica e agli impianti di segnalamento.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In data 23/02/2021 è stata conseguita l'attivazione della fase 0 del PRG di Asti.Attualmente, sono in corso gli interventi agli impianti di sicurezza e relative messa a PRG.Inoltre, sono completate le verifiche delle opere d'arte presenti in linea al fine di verificare la compatibilità con gli incrementi di sollecitazione derivanti dalle maggiori velocità previste.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

-Riduzione dei tempi di percorrenza in circa 1h e 10', al completamento di tutti gli interventi programmati sull'itinerario- Miglioramento della qualità della circolazione: per tutte le tipologie di servizio, riduzione dei minuti di ritardo derivanti da



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P131: Velocizzazione linea Torino-Genova

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
1^ fase (potenziamento tecnologico e rettifiche di tracciato)	X											X													
2^ fase (varianti di tracciato)	X											X													

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
175,00	75,00	di cui:	75,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	100,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
165,00			10,00				175,00	L'incremento è dovuto ad approfondimenti progettuali concernenti le opere tecnologiche della tratta Trofarello – Alessandria.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
65,00					10,00	75,00	Le risorse aggiuntive sono destinate al completamento degli interventi di 1^ fase

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase (potenziamento tecnologico e rettifiche di tracciato)	75,00	75,00	0,00	70,43	4,57	51,26	40,16	3,02	11,53	10,40	7,19	7,90	3,54
2^ fase (varianti di tracciato)	100,00	0,00	100,00	80,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	175,00	**75,00**	**100,00**	**150,43**	**24,57**	**51,26**	**40,16**	**3,02**	**11,53**	**10,40**	**7,19**	**7,90**	**103,54**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 tecnologico e rettifiche di tracciato)	J94H17000340009	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	5-2018	11-2024	12-2024			
2^ fase (varianti di tracciato)		Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P221: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice Liguria-Alpi, nonche 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).

Le principali realizzazioni riguardano:- potenziamento tecnologico Chiasso-Monza: l'intervento, previsto nella Dichiarazione d'intenti Italia-Svizzera del 18.09.2014, prevede la realizzazione dell' ACC-M per la gestione della tratta Monza – Chiasso sia ramo passeggeri sia ramo merci, con sede nel Posto Centrale di Milano Greco Pirelli, il rinnovo tecnologico di tutte le stazioni della linea e del tratto antenna Seregno-Carnate con la contestuale adozione di sistema di distanziamento a 4' ed alcuni interventi di adeguamento infrastrutturale nelle Località di Servizio (modifiche al piano del ferro, modulo a 750m nella stazione di Desio). La seconda fase prevede l'estensione dell'ACCM nella tratta Bivio Rosales -Como S.G.- Chiasso. L'intervento è propedeutico alla successiva installazione dell'ERTMS L2 sovrapposto in prima fase;- upgrade tecnologico Tortona-Bivio Fegino: realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACC-M) tra le località di Tortona e Bivio Fegino/Bivio Succursale, attraverso la « via diretta» oltre agli interventi di upgrade tecnologico saranno realizzati gli opportuni adeguamenti al sistema di informazione al pubblico e ai marciapiedi di stazione. In 1^ fase sono previsti gli interventi sulla tratta Bivio Fegino – Ronco Scrivia – Bivio scavalco; In 2^ fase é prevista l'estensione alla successiva tratta Bivio Scavalcamento – Arquata Scrivia (e)- Interventi diffusi di adeguamento a sagoma, modulo e peso assiale delle linee del corridoio Reno-Alpi e di tratte afferenti: allungamento modulo linee Voltri-Savona, Novara-Alessandria-Imbocco Terzo Valico dei Giovi, Novara-Domodossola via Arona e Borgomanero, Torino-Alessandria, Milano-Tortona-Imbocco Terzo Valico dei Giovi, Arona-Gallarate-Milano, valico di Luino; adeguamento sagoma linee Novara-Alessandria-Imbocco Terzo Valico dei Giovi, Milano-Tortona-Imbocco Terzo Valico dei Giovi, valichi di Luino e Chiasso (ultimato). In programmazione adeguamento sagoma linee Domodossola - Arona, Torino - Alessandria; adeguamento peso assiale linea Linea Milano - Tortona - imbocco Terzo Valico.

PiemonteLombardiaLiguria

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Potenziamento tecnologico Chiasso-MonzaA Luglio 2018 è stato attivato l'ACCM tratta Carimate – Chiasso (via Monte Olimpino 2 linea Merci). A Dicembre 2020 è stato attivato l'ACCM tratta Monza – Carimate.Sono in corso le attività finalizzate all'attivazione dell'interfacciamento dell'impianto di Chiasso. E' in corso la verifica della progettazione esecutiva sviluppata dall'Appaltatore relativa all' ACCM tratta Bivio Rosales – Chiasso via Monte Olimpino 1 (linea passeggeri che transita attraverso Como S. Giovanni), sono in corso le attività propedeutiche alla consegna dei lavori. Risoluzione interferenze stradali valico di Luino In data 22/12/2020 è stato sottoscritto un nuovo Accordo tra Regione Lombardia, Provincia di Varese e RFI nel quale sono stati ridefiniti i quadri economici e i cronoprogrammi degli interventi. Interventi di 1^ fase Per gli interventi nei Comuni di Ispra e Laveno è stata ultimata la Progettazione inviata a RFI per condivisione, attualmente è in corso l'adeguamento della PE per recepire le prescrizioni indicate da RFI.Per gli interventi nel Comune di Luino è stata ultimata l'attività negoziale ed è attualmente in corso la progettazione esecutiva.Interventi di 2^ fasePer gli interventi in Comune di Maccagno è in corso l'iter assoggettabilità alla VIA Per gli interventi di Sangiano sono in corso le attività propedeutiche all'avvio della PD.Per gli interventi in Comune di Taino-Angera sono in corso le attività propedeutiche per la stipula della Convenzione Attuativa, è in corso la revisione del Progetto di Fattibilità Tecnico - Economica.ACC-M Tortona – Bivio Fegino: progettazione in corso.

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 bottigliaPotenziamento tecnologico Chiasso-Monza

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P221: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti





Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Lombardia

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti			X	X	X		X	X	X	X			X		X		X		X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.764,33	1.014,33	di cui:	791,57	43,00	10,00		26,31	143,45	75,00	225,00	450,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.573,36	-11,45	2,36				200,05	1.764,33

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 5 corridoi TEN-T e linee afferenti.Le riclassifche attengono alla riattribuzione di attività nell'ambito di progetti (CUP J47I05000020001 e J37I05000020001) operanti contestualmente sui corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo (vedi P221).

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1.004,96	-11,45	2,36		28,45	-10,00	1.014,33

Le nuove risorse sono destinate prioritariamente alla 2^ fase di interventi per la risoluzione delle interferenze stradali sul valico di Luino (finanziato da EE.LL.), nonchè al

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P221: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti

completamento funzionale degli interventi già avviati e prime realizzazione di interventi richiesti nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto degli stakeholders

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Linea Chiasso-Milano: Adeguamento prestazionale (sagoma) e potenziamento tecnologico; Linee Luino-Milano/Novara: adeguamento prestazionale (sagoma e modulo), potenziamento tecnologico e eliminazione interferenze stradali; Linee Domodossola-Novara via Borg	389,00	389,00	0,00	364,46	24,54	295,14	266,01	130,78	48,32	39,69	23,91	32,68	22,71
Linee Luino-Milano/Novara: adeguamento prestazionale (sagoma e modulo), potenziamento tecnologico e eliminazione interferenze stradali	162,14	162,14	0,00	149,83	12,31	123,05	122,63	52,75	23,54	27,99	13,34	5,34	3,46
Linee Domodossola-Novara via Borgomanero e via Arona: adeguamento prestazionale (modulo)	2,70	2,70	0,00	2,18	0,52	2,70	2,70	2,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Linea Novara-Genova: adeguamento prestazionale (sagoma)	38,14	38,14	0,00	32,32	5,82	6,48	4,24	0,00	0,02	1,12	1,32	1,80	28,14
Linea Milano-Genova: completamento potenziamento tecnologico	70,00	70,00	0,00	22,47	47,53	8,38	1,04	0,00	0,00	0,00	1,21	0,30	3,40
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti - interventi diffusi	1.102,35	352,35	750,00	906,34	196,00	162,25	150,16	4,26	53,02	53,10	18,74	21,55	929,76
	1.764,33	**1.014,33**	**750,00**	**1.477,60**	**286,73**	**598,00**	**546,78**	**190,49**	**124,91**	**121,90**	**58,52**	**61,67**	**987,46**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading rete merci - DOIT Milano	J37I05000020001	170,52	170,52	100%	158,60	93%	In ultimazione
Upgrading rete merci - DOIT Torino	J47I05000020001	124,48	124,48	100%	61,56	49%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico linea Chiasso-Monza	J74F13000000001	94,00	94,00	100%	56,35	60%	Realizzazione
Linea Chiasso-Milano: Adeguamento prestazionale (sagoma) e potenziamento tecnologico; Linee Luino-Milano/Novara: adeguamento prestazionale (sagoma e modulo), potenziamento tecnologico e eliminazione interferenze stradali; Linee Domodossola-Novara via Borg		389,00	389,00	100%	276,52	71%	
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi	J94H14000240001	120,00	120,00	100%	119,59	100%	In ultimazione
Risoluzione interferenze stradali valico di Luino	J84H17000290001	42,14	42,14	100%	3,43	8%	Realizzazione
Linee Luino-Milano/Novara: adeguamento prestazionale (sagoma e modulo), potenziamento tecnologico e eliminazione interferenze stradali		162,14	162,14	100%	123,02	76%	
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi	J94H14000240001	2,70	2,70	100%	2,70	100%	In ultimazione
Linee Domodossola-Novara via Borgomanero e via Arona: adeguamento prestazionale (modulo)		2,70	2,70	100%	2,70	100%	
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi		27,40	27,40	100%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DOITGenova)	J34H17000720001	10,74	10,74	100%	4,26	40%	Realizzazione
Linea Novara-Genova: adeguamento prestazionale (sagoma)		38,14	38,14	100%	4,26	11%	
Upgrading Tecnologico Tortona (e)-Bivio Fegino(i)	J96E19000010009	70,00	70,00	100%	1,61	2%	Progettazione
Linea Milano-Genova: completamento potenziamento tecnologico		70,00	70,00	100%	1,61	2%	
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi		929,39	179,39	19%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DOIT Milano)	J84H17001080001	83,60	83,60	100%	78,13	93%	In ultimazione
DOIT MI – upgrading linee merci	J97J18000070001	41,41	41,41	100%	37,83	91%	In ultimazione
DOIT TO – upgrading linee merci	J67I17000020001	26,65	26,65	100%	18,49	69%	Realizzazione
DOIT GE– upgrading linee viaggiatori	J97I17000060001	18,30	18,30	100%	15,29	84%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DOIT Torino)	J94H17000420001	3,00	3,00	100%	1,81	60%	Realizzazione
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti - interventi diffusi		1.102,35	352,35	32%	151,54	43%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0077: Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto comprende :- il raddoppio delle tratta San Lorenzo – Ospedaletti; - il raddoppio della tratta Andora – San Lorenzo;Il raddoppio della tratta Andora – San Lorenzo si configura come l'estensione del raddoppio del tratto San Lorenzo – Ospedaletti dell'estesa di circa 24 Km attivato nel 2001.Il tracciato tra San Lorenzo e Andora si sviluppa in variante per circa 19 km, di cui circa 16 km in galleria. Sul nuovo tracciato sono collocate la nuova stazione di Imperia, la fermata di Diano e la stazione di Andora, punto di connessione con la linea in esercizio verso Genova.

Inquadramento territorialeIl raddoppio della linea fra S. Lorenzo al Mare ed Andora si sviluppa, completamente in variante rispetto al tracciato storico, su un tratto di circa 19 km, di cui 16 km in galleria.La morfologia del territorio, ha comportato inoltre la realizzazione di viadotti per la presenza dei torrenti che intervallano le nuove gallerie lungo linea.Sul nuovo tracciato sono collocate la stazione di Imperia, che sostituisce le due attuali stazioni cittadine di Oneglia e Porto Maurizio, la fermata di Diano e la stazione di Andora, punto di connessione con la linea in esercizio verso Genova. Tipologia di opereLa nuova opera contribuirà all'aumento della capacità di traffico, alla riduzione dei tempi di percorrenza, all'ammodernamento degli standard prestazionali ed 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).

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2001 è stato attivato il raddoppio nella tratta San Lorenzo – Ospedaletti.Nel 2016 è stato attivato il raddoppio nella tratta Andora – San Lorenzo.E' stata ultimata la progettazione di alcune opere di completamento del raddoppio Andora – San Lorenzo relativa alla riqualifica urbanistica Valle Chiappa in comune di San Bartolomeo al Mare ed il Ponte sul torrente Evigno, sono in corso le attività propedeutiche all'avvio degli iter autorizzativi.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione ha reso possibile l'aumento della capacità di traffico, la riduzione dei tempi di percorrenza, ammodernamento degli standard prestazionali e l'incremento dei livelli di sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello, eliminazione tratte e



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo e completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti												X				X			X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0077: Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase

Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo	X	X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
690,00	690,00	di cui:	690,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
690,00							690,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
690,00						690,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo e completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	690,00	690,00	0,00	525,89	164,11	669,88	627,96	654,22	7,97	1,89	1,50	1,21	2,30
	690,00	**690,00**	**0,00**	**525,89**	**164,11**	**669,88**	**627,96**	**654,22**	**7,97**	**1,89**	**1,50**	**1,21**	**2,30**

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 Andora - S.Lorenzo e completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	J71H92000020008	Esercizio	-	-	11-1999	12-2022	11-1999	5-2022	12-2010	4-2014	3-2004	4-2019	9-2001	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0289: Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora-Finale dell'estesa di 31,4 km, di cui 24 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Nell'ambito del progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto - Ceriale - Loano e Pietra Ligure. Saranno soppressi n° 14 Passaggi a Livello.Verranno dismessi gli impianti di Laigueglia, Alassio, Albenga, Ceriale, Borghetto S.Spirito, Pietra Ligure e Borgio Verezzi.

Inquadramento territorialeIl progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora-Finale dell'estesa di km 31,4, di cui 25 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Nell'ambito del progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto - Ceriale - Loano e Pietra Ligure. Tipologia di opereLa nuova opera contribuirà all'aumento della capacità di traffico, alla riduzione dei tempi di percorrenza, all'ammodernamento degli standard prestazionali ed 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).

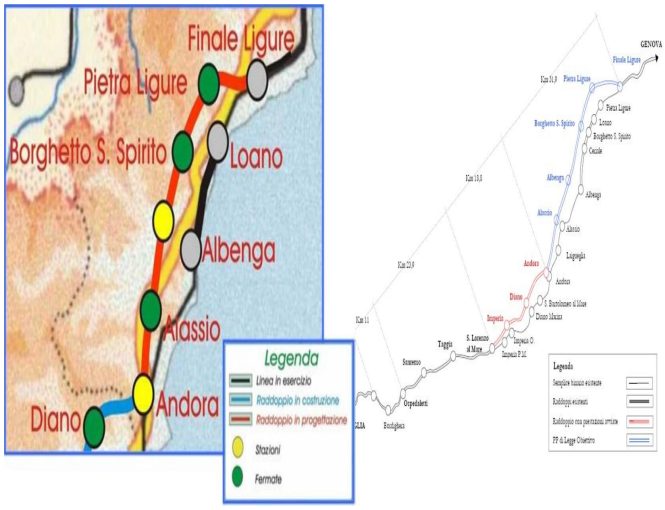
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Il Progetto Preliminare è stato approvato dal CIPE con Delibera n. 91 del 29.07.2005 (GURI 10/03/2006) con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili dove è ubicata l'opera.Ad ultimazione della PD, completata a dicembre 2010, si è dato avvio ad un tavolo concertativo con gli Enti territoriali ed in data 11 Aprile 2011 è stato firmato un Protocollo d'Intesa tra RFI, Regione Liguria, Enti Locali, avente per oggetto la condivisione del progetto definitivo della linea ferroviaria predisposto da RFI. In questo contesto i comuni coinvolti, che avevano posto specifiche richieste, hanno condiviso il Progetto Definitivo nel quale le osservazioni erano state accolte in quanto comunque coerenti con gli indirizzi tecnico – funzionali del Progetto.Il 24/09/2012 il Progetto Definitivo è stato inviato al MIT.A Dicembre 2021 è stata completata la rivisitazione della progettazione con l'adeguamento tecnico/funzionale alle più recenti norme e alle specifiche tecniche di interoperabilità ed è stato reiterato il vincolo preordinato all'esproprio. Ad esito della progettazione è emersa una nuova stima del costo a vita intera del progetto. La Regione Liguria ha trasmesso la Deliberazione di Giunta Regionale n° 1233 del 23/12/2021 con la quale ha espresso l'intesa sulla localizzazione dell'opera.

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, elimi



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	X
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0289: Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure		X			X						X			X		X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.150,00	51,00	di cui:	51,00	0,00	0,00		0,00	0,00	2.099,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.951,00			199,00				2.150,00

L'incremento del costo del progetto è conseguente all'aggiornamento tecnico normativo e tariffario (aggiornamento a prezzi 2021) della Progettazione definitiva inviata al MIT nel 2012.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
51,00						51,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure	2.150,00	51,00	2.099,00	1.584,69	565,31	35,30	27,23	29,74	0,00	0,00	0,01	0,03	6,00
	2.150,00	**51,00**	**2.099,00**	**1.584,69**	**565,31**	**35,30**	**27,23**	**29,74**	**0,00**	**0,00**	**0,01**	**0,03**	**6,00**

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 Andora-Finale Ligure	J71J04000000008	Progettazione definitiva	8-2002	7-2005	10-2005	4-2023	-	-	12-2022	7-2023	7-2023	1-2031	1-2031	In corso	In corso	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P222: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice Trasversale Torino-Venezia, nonche 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).

Le principali realizzazioni riguardano:- potenziamento tecnologico della direttrice Torino – Milano – Verona - Padova: 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;- potenziamento tecnologico del nodo di Genova: realizzazione nuovo apparato di stazione a Genova Piazza Principe e inserimento nell'ACCM Tortona - Bivio Fegino delle tratte Bivio Fegino - Bivio/PC Bersaglio - Genova Principe e Ronco Scrivia - Genova Rivarolo, gestiti dal Posto Centrale di Genova Teglia; rivisitazione del piano del ferro di Genova Piazza Principe con rinnovo del piazzale IS e realizzazione di nuovi fabbricati/locali destinati alle tecnologie; adeguamento del Posto Centrale di Genova Teglia; Modifica PRG impianto Bivio PC/Bersaglio; Ripristino del binario III nelle stazioni di Genova Pontedecimo e Genova Rivarolo; Modifica TE al fine di rendere indipendenti le linee Bastioni e Sussidiaria; Nuovo apparato per Genova S.Limbania sul ferro attuale; Integrazione impianti a tecnologia statica con «ACCM Sud»; Riconfigurazione SCCM del nodo di Genova; Upgrading/Riconfigurazioni RBC Terzo Valico e direttrice Genova – Milano; Upgrading in tecnologia I&C dei sistemi periferici di Informazione al Pubblico della tratta Genova Rivarolo – Arquata;- potenziamento teconologico linea Ventimiglia-Genova: l'intervento, articolato per fasi, prevede il rinnovo tecnologico della linea e degli impianti, con interventi nelle stazioni finalizzati al miglioramento dell'accessibilità e alla regolarità del servizio. Le nuove tecnologie previste consentiranno, a regime, la gestione della linea dal Posto Centrale di Genova Teglia. In fase 1 é prevista la realizzazione di nuovi apparati nelle stazioni di Taggia Arma, Loano e Cogoleto, l'upgrade degli apparati di Albenga e Alassio e delle tecnologie di linea sulle tratte tratte Taggia - Bordighera e Savona - Genova Voltri. In fase 2 é prevista La fase 2 la realizzazione di nuovi apparati nelle stazioni di Pietra Ligure, Finale L.M., S. Giuseppe di Cairo, Altare, Santuario, Savona, Savona P.Doria e il rinnovo delle tecnologie di linea nella tratta Finale L.M. - Savona;- Potenziamento linea Genova-La Spezia: realizzazione ACC Sestri Levante, ACC Riva Trigoso e ACCL Sestri Levante-Riva Trigoso, propedeutica all'inserimento all'interno del nuovo ACC-M del Levante gestito dal Posto Centrale di Genova Teglia.- ACc e PRG Chivasso: realizzazione di un nuovo ACC e di una prima fase di interventi di PRG volti al miglioramento delle potenzialità di impianto, mediante una nuova precedenza decentrata a modulo 750 m lato Torino e nuovi itinerari di stazione- PRG e ACC Verona Quadrante Europa: interventi propedeutici al potenziamento dell'impianto Verona QE con realizzazione di un nuovo terminal (c.d. IV modulo vedi P060), finalizzati all'incremento della flessibilità dell'impianto esistente, mediante la realizzazione di 6 binari di Arrivo/Partenza, attualmente secondari, con l'adeguamento a 750 metri, realizzzione ACC su piano del ferro attuale e predisposposizione all'allaccio al realizzando IV modulo- Interventi diffusi di adeguamento a sagoma, modulo e peso assiale delle linee del corridoio Mediterraneo e tratte afferenti: allungamento modulo linee Torino - Milano Sm. - Padova I. - Venezia; adeguamento peso assiale linee Trofarello - Fossano - Cuneo, Cava Tigozzi - Cremona - Piadena. In programmazione allungamento modulo linee Voghera - Piacenza - Cremona - Mantova - Verona/Monselice, Vicenza - Treviso - Portogruaro; adeguamento sagoma linea Voghera - Piacenza - Cremona - Mantova - Verona/Monselice.

PiemonteLombardiaLiguriaVenetoFriuli Venezia Giulia

STATO DI ATTUAZIONE *attualità dati: 31/03/2022*

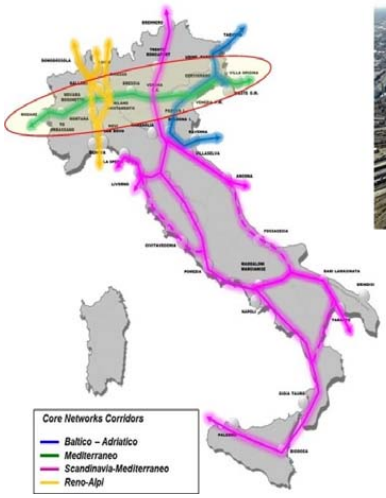
Potenziamento tecnologico Torino-Padova: Interventi già attivati: Posto Centrale di Milano Greco Pirelli, tratta Pioltello – Romano, Nodo di Milano , tratta Brescia(e) -Sommacampagna, tratta Avigliana – Torino P.S., tratta Verona P.N. – Padova, Nodo di Torino, tratta Rho (e) – Novara (e) , tratta Carmagnola – Torino Porta Susa (e), tratta Romano (e) – Ospitaletto. Remotizzazione delle postazioni operatore presso il PCS di Verona per la gestione della tratta Brescia – Verona (Sommacampagna), estensione del SCCM nella tratta Carimate – Chiasso e della tratta Monza - Carimate, realizzazione di nuovo marciapiede a servizio del binario 13 nella stazione di Milano Greco Pirelli, modifiche al PRG di Rovato, sostituzione dei teleindicatori nella stazione di Padova C.le.Sono in corso i lavori relativi alle seguenti Fasi Funzionali: tratta Torino P.S.(i) – Torrazza(e) , tratta Milano G.P. – Monza e i lavori agli impianti LFM e TE in alcune stazioni del compartimento di Torino. Potenziamento linee Ventimiglia-Genova: Gli interventi previsti in questa fase I sono stati tutti realizzati. Contestualmente agli interventi verrà effettuato un upgrade degli impianti di informazione al pubblico presentiPotenziamento linea Genova-La SpeziaIl progetto e in fase realizzativa, sono previsti interventi di armamento TE e segnalamento , sono previste modifiche al piano del ferro per adeguare l'impianto alle nuove disposizioni sui fasci. E' prevista l'attivazione per il mese di Febbraio 2023 previo benestare ANSFISA.Completamento tecnologico nodo di GenovaE' stata avviata la Progettazione Definitiva

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 bottigliaGli interventi previsti consentono migli

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P222: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti





Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Piemonte
Lombardia
Veneto
Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	X		X	X		X	X	X	X		X			X		X		X		X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.097,28	1.488,51	di cui:	1.447,62	10,00	1,50	1,00	19,60	8,79	72,77	286,00	250,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.851,06	-29,65	127,50				148,38	2.097,28

Evoluzione coperture finanziarie

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 5 corridoi TEN-T e linee afferenti.Le riclassifche attengono alla riattribuzione di attività nell'ambito di progetti (CUP J47I05000020001 e J37I05000020001) operanti contestualmente sui corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo (vedi P221) e all'inserimento nel perimetro di interventi di completamento e correlati alla realizzazione del sistema AV/AC TO-MI-NA (CUP J34H15001050001 e J34H17000140001 - vedi A5000_4) e del potenziamento tecnologico della direttrice Torino-Padova (CUP J64H17000220001 - vedi A2001B)

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P222: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
1.354,67	-29,65	62,64		100,86		1.488,51	Le nuove risorse sono destinate prioritariamente al completamento funzionale degli interventi già avviati (potenziamento tecnologico Torino-Padova e linea AV Torino-Milano, centralizzazione cabine IS di Verona, ACC di Verona Quadrante Europa fase, Fire Fighting Points Genova – Ventimiglia) e a prime realizzazione di interventi richiesti nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto degli stakeholders

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Linea Torino-Padova: potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale (modulo e sagoma)	850,84	850,84	0,00	757,83	93,02	810,44	714,95	585,51	51,24	40,81	22,51	28,94	30,34
Potenziamento tecnologico Genova-La Spezia (fase)	19,75	19,75	0,00	18,82	0,93	17,58	14,60	0,00	7,34	1,81	0,41	4,87	3,15
Linea Torino-Padova: adeguamento prestazionale (sagoma Torino-Milano)	20,63	20,63	0,00	20,22	0,41	20,71	20,54	18,93	0,99	0,56	0,10	0,05	0,01
Nodo di Genova: potenziamento tecnologico	100,00	100,00	0,00	93,96	6,04	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,21
Linee Genova-Ventimiglia: potenziamento tecnologico	63,10	63,10	0,00	57,84	5,26	61,33	58,83	17,20	20,62	10,21	7,90	2,80	2,37
Nodo di Verona: potenziamento tecnologico	127,00	127,00	0,00	116,80	10,20	7,58	3,17	0,00	0,30	0,01	0,95	2,50	4,34
Linea Codogno - Cremona - Mantova: adeguamento peso assiale e Linea Torino-Milano: adeguamento prestazionale (sagoma)	48,83	48,83	0,00	43,06	5,77	40,50	29,77	6,21	7,90	9,81	1,64	6,70	5,79
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti - interventi diffusi	843,36	242,36	601,00	685,19	158,17	80,36	74,45	3,86	18,39	35,22	12,80	8,23	743,93
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest - interventi diffusi	23,77	16,00	7,77	22,53	1,24	18,28	9,64	0,00	1,63	4,46	0,82	2,99	7,97
	2.097,28	**1.488,51**	**608,77**	**1.816,25**	**281,03**	**1.056,80**	**925,97**	**631,69**	**108,40**	**102,88**	**47,13**	**57,07**	**798,10**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico Torino-Padova	J47I09000010001	770,84	770,84	100%	700,69	91%	In ultimazione
Completamento tecnologico della direttrice Torino-Padova	J64H17000220001	80,00	80,00	100%	35,93	45%	Realizzazione
Linea Torino-Padova: potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale (modulo e sagoma)		850,84	850,84	100%	736,62	87%	
Potenziamento tecnologico Genova - La Spezia	J34F18000010009	19,75	19,75	100%	14,69	74%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico Genova-La Spezia (fase)		19,75	19,75	100%	14,69	74%	
Upgrading rete merci - DOIT Milano	J37I05000020001	20,63	20,63	100%	20,62	100%	In ultimazione
Linea Torino-Padova: adeguamento prestazionale (sagoma Torino-Milano)		20,63	20,63	100%	20,62	100%	
Potenziamento tecnologico linea Genova-Ventimiglia (fase)	J34H16000350001	63,10	63,10	100%	58,87	93%	In ultimazione
Linee Genova-Ventimiglia: potenziamento tecnologico		63,10	63,10	100%	58,87	93%	
Completamento tecnologico nodo di Genova	J34E21001960001	100,00	100,00	100%	0,01	0%	Progettazione
Nodo di Genova: potenziamento tecnologico		100,00	100,00	100%	0,01	0%	
Centralizione cabine IS di Verona	J14F18000020001	127,00	127,00	100%	3,81	3%	Progettazione
Nodo di Verona: potenziamento tecnologico		127,00	127,00	100%	3,81	3%	
Upgrading rete merci - DOIT Torino	J47I05000020001	28,83	28,83	100%	12,46	43%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Mediterraneo (DOIT Milano)	J94H17000560001	20,00	20,00	100%	19,88	99%	In ultimazione
Linea Codogno - Cremona - Mantova: adeguamento peso assiale e Linea Torino-Milano: adeguamento prestazionale (sagoma)		48,83	48,83	100%	32,33	66%	
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Trasversale		748,15	147,15	20%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading tecnologie tratta AV/AC Torino-Milano	J34H15001050001	46,20	46,20	100%	33,00	71%	Realizzazione
Interventi diffusi di upgrading direttrice Trasversale	J67J18000390001	16,80	16,80	100%	16,40	98%	In ultimazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Milano - 2019	J97F19000190001	15,00	15,00	100%	14,95	100%	In ultimazione
DOIT VE – upgrading linee viaggiatori	J17I17000050001	7,60	7,60	100%	7,59	100%	In ultimazione
Fire Fighting Points linea Genova-Ventim	J94C19000260001	5,50	5,50	100%	4,02	73%	Realizzazione
Adeguamento cavalcavia di Piacenza	J34H17000140001	3,66	3,66	100%	2,80	76%	Realizzazione
DOIT Milano, upgrading infrastrutturali e tecnologici diffusi - 2021	J87G21000020001	0,30	0,30	100%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Milano - 2020	J97F20000260001	0,15	0,15	100%	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti - interventi diffusi		843,36	242,36	29%	78,76	32%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti							
Programma P222: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti							
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DOIT Genova)	J96J17000460001	23,77	16,00	67%	10,75	67%	Realizzazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest - interventi diffusi		23,77	16,00	67%	10,75	67%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0292A: Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inserisce nell'ambito del programma di interventi di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, di estesa pari a circa 180 km, ed è finalizzato al potenziamento dell'accesso da sud al nuovo valico del Brennnero

Il Lotto 1 consiste 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. Esso rappresenta 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, dal PM 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 Lotto 1 sono previsti interventi a Ponte Gardena tra cui la realizzazione dell' ACC.

Il Lotto 1 "Fortezza –– Ponte Gardena" ricade interamente nella Provincia Autonoma di Bolzano, attraversando 8 comuni (Fortezza, Varna, Bressanone, Velturno, Funes, Chiusa, Laion e Ponte Gardena). Il ramo principale della nuova infrastruttura si sviluppa per circa 22,5 km e presenta due interconnessioni alla linea esistente nell'ambito dell' impianto di Ponte Gardena, anch'esse in galleria.Il tracciato si caratterizza per la presenza di opere quasi interamente in sotterraneo costituite da due principali gallerie naturali di linea denominate rispettivamente "Scaleres", di 15,4 km circa, e "Gardena", di 6,3 km circa, intervallate da un breve tratto allo scoperto in attraversamento della Valle dell'Isarco, il cui viadotto costituisce l'opera di maggiore significatività architettonica dell'intero lotto

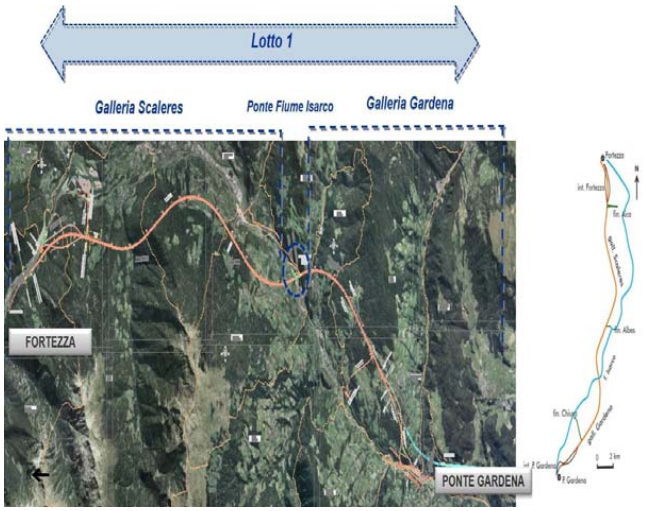
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Gli interventi a Ponte Gardena sono stati attivati nel 2016 con la realizzazione dell'ACC. Sono stati affidati i lavori di adeguamento della viabilità poderale per l'accesso alle aree di emergenza poste agli imbocchi delle interconnessioni di Ponte Gardena. In data 29/07/2021 è stata convocata la Conferenza dei Servizi per l'approvazione delle varianti nell'ambito della progettazione esecutiva sviluppata dall'appaltatore è in via di ultimazione l'iter autorizzativo.Nella seduta del 3 marzo 2017 il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo. La pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale è avvenuta in data 08/06/2017.E' stato ultimato l'aggiornamento del Progetto Definitivo per recepire le prescrizioni contenute nella Delibera CIPE. A febbraio 2019 si è svolta la seduta di Conferenza dei Servizi sulle parti variate. In data 27/07/2020 RFI ha approvato la Progettazione Definitiva delle parti variate (alla luce di quanto previsto dall'art. 1, comma 15 del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazione dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55). A Giugno 2021, intervenuta l'aggiudicazione definitiva non efficace, sono state consegnate le prestazioni all'Appaltatore ed è in corso la Progettazione Esecutiva.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di percorrenza, grazie all'incremento della velocità di tracciato a 250 km/h- Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 20 treni/h- miglioramento della regolarità, in quanto l'aumento di capacità



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0292A: Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena		X	X				X	X	X			X	X				X	X							

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.521,60	1.521,60	di cui:	1.508,09	0,00	0,00		13,51	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.521,60							1.521,60

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1.521,60						1.521,60

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	1.521,60	1.521,60	0,00	1.214,12	307,48	1.169,98	375,70	44,16	3,84	3,63	0,91	3,12	20,08
	1.521,60	**1.521,60**	**0,00**	**1.214,12**	**307,48**	**1.169,98**	**375,70**	**44,16**	**3,84**	**3,63**	**0,91**	**3,12**	**20,08**

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			
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	J94F04000020001	Esecuzione in appalto integrato	-	11-2010	11-2010	3-2017	10-2014	4-2015	8-2013	8-2023	9-2014	9-2017	12-2029	In corso	In corso	In corso

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0292C: Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inserisce nell'ambito del programma di interventi di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, di estesa pari a circa 180 km, ed è finalizzato al potenziamento dell'accesso da sud al nuovo valico del Brennnero

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.Obiettivo dell'intervento è la realizzazione di uno shunt dell'abitato di Bolzano per il transito dei treni merci.

Il Lotto 2 "Circonvallazione di Bolzano" si sviluppa quasi interamente in galleria (galleria Val d'Ega) nel massiccio a est di Bolzano in spnda sinistra dell'Isarco e dell'Adige, comprese le interconnessioni di Prato Isarco a Nord e di Bronzolo a Sud. Tutto l'intervento ricade nella Provincia Autonoma di Bolzano.

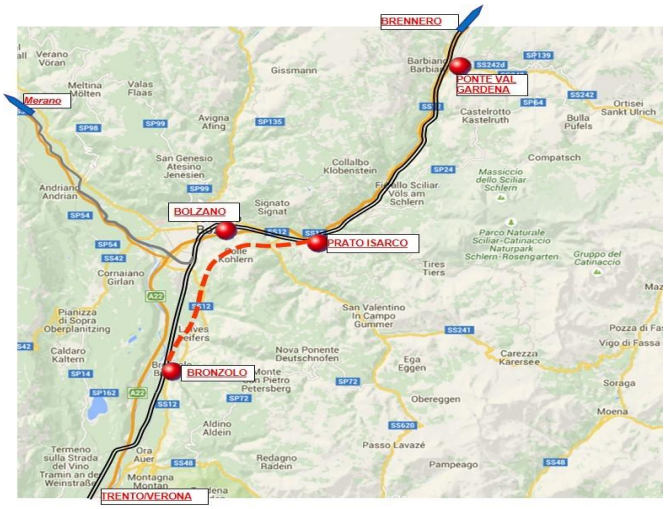
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

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). Nel DEF 2017 il progetto è indicato in fase di Project Review.A Marzo 2022 sono state avviate le attività di Project Review a livello progettuale di PFTE.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di percorrenza, grazie all'incremento della velocità di tracciato a 250 km/h- Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 20 treni/h- miglioramento della regolarità, in quanto l'aumento di capacità



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Circonvallazione di Bolzano		X				X								X		X	X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
851,60	8,29	di cui:	8,29	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	843,31		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0292C: Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
851,60							851,60

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
8,29						8,29

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Circonvallazione di Bolzano	851,60	8,29	843,31	724,52	127,08	4,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	851,60	**8,29**	**843,31**	**724,52**	**127,08**	**4,57**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

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				
Circonvallazione di Bolzano	J94F04000020001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	11-2023	5-2024	5-2024	2-2030	6-2030	n.a.	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0337A: Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inserisce nell'ambito del programma di interventi di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, di estesa pari a circa 180 km, ed è finalizzato al potenziamento dell'accesso da sud al nuovo valico del Brennnero

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 Trento, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna.Obiettivo dell'intervento è la realizzazione del quadruplicamento della tratta in corrispondenza della città, con shunt del centro abitato per il transito dei treni merci.

L'intervento si sviluppa completamente nella valle dell'Adige nella Provincia Autonoma di Trento

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel DEF 2017 il progetto è indicato in fase di «Project Review».Presentato il Progetto Preliminare all'Osservatorio per il Corridoio del Brennero della Provincia di Trento. Registrata condivisione delle soluzioni per la sola circonvallazione di Trento. Nel 2018 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa RFI-PAT-Comune Trento per individuazione degli input per la «Project Review» e la possibile compatibilizzazione con gli altri interventi di mobilità locale in studio.Nel 2019 è stato sottoscritto l'Atto aggiuntivo al Protocollo d'intesa, nel quale RFI si è impegnata a sviluppare la revisione del PFTE della circonvallazione di Trento.Nel mese di dicembre 2020, RFI ha completato gli elementi per avviare la fase di Consultazione Pubblica ai sensi della normativa provinciale. A Luglio 2021 è stata ultimato il PFTE, sono in corso le attività propedeutiche per l'invio del PFTE al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di percorrenza, grazie all'incremento della velocità di tracciato a 250 km/h- Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 20 treni/h- miglioramento della regolarità, in quanto l'aumento di capacità



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Circonvallazione di Trento	X	X				X								X		X	X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0337A: Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.180,00	961,00	di cui:	31,00	0,00	0,00	930,00	0,00	0,00	0,00	219,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.180,00							1.180,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
936,90				24,10		961,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento funzionale dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Circonvallazione di Trento	1.180,00	961,00	219,00	1.004,20	175,80	16,11	6,07	4,58	0,15	0,00	0,58	1,53	-0,75
	1.180,00	**961,00**	**219,00**	**1.004,20**	**175,80**	**16,11**	**6,07**	**4,58**	**0,15**	**0,00**	**0,58**	**1,53**	**-0,75**

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			
Circonvallazione di Trento	J41C09000000005	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	6-2014	11-2023	-	-	-	-	7-2022	12-2022	12-2022	6-2026	12-2026	n.a.	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0337B: Accesso al Brennero lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inserisce nell'ambito del programma di interventi di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, di estesa pari a circa 180 km, ed è finalizzato al potenziamento dell'accesso da sud al nuovo valico del Brennnero

Il progetto ha origine in località Acquaviva, all'uscita della galleria Trento e la nuova linea si sviluppa 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 la circonvallazione di Rovereto.Obiettivo dell'intervento è la realizzazione del quadruplicamento della tratta in corrispondenza della città, con shunt del centro abitato per il transito dei treni merci.

L'intervento si sviluppa completamente nella valle dell'Adige nella Provincia Autonoma di Trento

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel DEF 2017 il progetto è indicato in fase di «Project Review».Presentato il Progetto Preliminare all'Osservatorio per il Corridoio del Brennero della Provincia di Trento. Registrata condivisione delle soluzioni per la sola circonvallazione di Trento.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di percorrenza, grazie all'incremento della velocità di tracciato a 250 km/h- Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 20 treni/h- miglioramento della regolarità, in quanto l'aumento di capacità



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Circonvallazione di Rovereto		X				X								X		X	X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
375,00	10,00	di cui:	10,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	365,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0337B: Accesso al Brennero lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
375,00							375,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
0,00				10,00		10,00	Le nuove risorse sono destinate alla completamento della PFTE

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Circonvallazione di Rovereto	375,00	10,00	365,00	300,00	75,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	375,00
	375,00	**10,00**	**365,00**	**300,00**	**75,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**375,00**

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				
Circonvallazione di Rovereto	J41C09000000005	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2032	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0292B: Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inserisce nell'ambito del programma di interventi di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, di estesa pari a circa 180 km, ed è finalizzato al potenziamento dell'accesso da sud al nuovo valico del Brennnero

Il progetto costituisce il quarto lotto funzionale di potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero.La tratta in ingresso Verona 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.

Il Lotto 4, tratta in ingresso Verona, 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 diconnessione con la linea esistente che verrà realizzato in prossimità della stazione di Pescantina.La nuova linea ferroviaria ha uno sviluppo essenzialmente in rilevato, realizzato in stretto affiancamento alla linea esistente; le opere significative che caratterizzano questo intervento sono costitute dalle due gallerie artificiali S. Massimo, dal nuovo ponte sul fiume Adige e dalla galleria artificiale Parona nei pressi dell'aeroporto di Boscomantico.Sono previste inoltre opere d'arte minori per la risoluzione delle interferenze con le viabilità e con corsi d'acqua minori.Il Lotto 4 ricade interamente nella Provincia di Verona, interessando i comuni di Verona, S. Pietro in Cariano e Pescantina.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

A seguito della sottoscrizione del protocollo d'intesa tra Regione Veneto, Comune di Pescantina, Comune di San Pietro in Cariano ed RFI è stata svolta e ultimata la Project Review della Progettazione Preliminare. Il progetto è stato presentato agli enti il 07/03/2022. Per lo svolgimento dell'iter autorizzativo e dei successivi step progettuali è necessaria la copertura finanziaria dell'intervento.L'intervento è compreso nella tabella V.2.6 «Interventi Prioritari da sottoporre a Project Review – Modalità ferroviaria» dell'allegato al DEF 2020 «#italiaveloce»L'intervento è compreso nell'allegato IV del decreto n. 77/2021 tra i progetti di particolare complessità o di rilevante impatto.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di percorrenza, grazie all'incremento della velocità di tracciato a 250 km/h- Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 20 treni/h- miglioramento della regolarità, in quanto l'aumento di capacità



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0292B: Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Ingresso a Verona		X					X	X	X					X		X	X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
997,80	119,32	di cui:	118,33	0,00	0,00		0,99	0,00	878,48	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
997,80							997,80

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
24,70				94,62		119,32

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ingresso a Verona	997,80	119,32	878,48	835,18	162,62	21,23	2,22	1,90	0,09	0,04	0,05	1,39	206,65
	997,80	**119,32**	**878,48**	**835,18**	**162,62**	**21,23**	**2,22**	**1,90**	**0,09**	**0,04**	**0,05**	**1,39**	**206,65**

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			
Ingresso a Verona	J94F04000020001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	5-2013	11-2023	3-2022	1-2023	-	-	1-2023	6-2023	7-2023	1-2035	8-2035	n.a.	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I085: Accesso al Brennero lotti di completamento (fasi)

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inserisce nell'ambito del programma di interventi di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, di estesa pari a circa 180 km, ed è finalizzato al potenziamento dell'accesso da sud al nuovo valico del Brennnero

Lotto 5 tratto Bronzolo – Trento Nord con un' estesa di Km. 48,5.L'obiettivo del lotto è dare continuità alla direttrice collegando i lotti prioritari 2 (Circonvallazione di Bolzano) e 3 (Circonvallazione di Trento e Rovereto)Lotto 6 tratto Rovereto (località Marco) - Pescantina con un' estesa di Km. 41,9.L''obiettivo del lotto è dare continuità alla direttrice collegando i lotti prioritari 3 (Circonvallazione di Trento e Rovereto) e 4 (Ingresso a Verona)Lotto 7 tratto Ponte Gardena – Prato Isarco con un' estesa di Km. 20,1, l'obiettivo del lotto è dare continuità alla direttrice collegando i lotti prioritari 1 (Fortezza – Ponte Gardena) e 2 (Circonvallazione di Bolzano

Provincia Autonoma di BolzanoProvincia Autonoma di TrentoVeneto

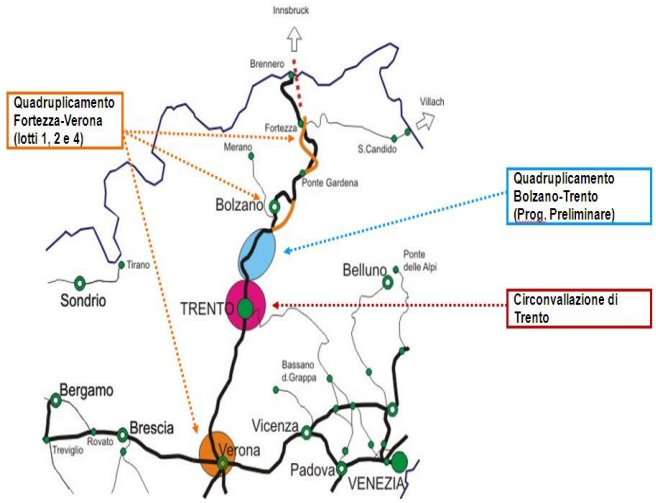
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Lotto 5: studio di Fattibilità sviluppato dalle Province Autonome di Bolzano e Trento ultimato nel 2009 Lotto 6: studio di Fattibilità sviluppato dalla Provincia Autonoma di Trento ultimato nel 2009 e Studio di Fattibilità sviluppato dalla Provincia di Verona ultimato nel 2013Lotto 7: studio di Fattibilità ultimato nel 2003.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di percorrenza, grazie all'incremento della velocità di tracciato a 250 km/h- Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 20 treni/h- miglioramento della regolarità, in quanto l'aumento di capacità



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Accesso al Brennero: lotti di completamento (fasi)		X				X									X	X	X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I085: Accesso al Brennero lotti di completamento (fasi)

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.500,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	2.500,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
3,00					2.497,00		2.500,00	Inserimento delle stime di costo della fase realizzativa dei lotti prioritari a nord di Trento

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00						0,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Accesso al Brennero: lotti di completamento (fasi)	2.500,00	0,00	2.500,00	2.000,00	500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.500,00
	2.500,00	**0,00**	**2.500,00**	**2.000,00**	**500,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.500,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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			
Accesso al Brennero: lotti di completamento (fasi)		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0365A: Potenziamento Venezia-Trieste lotti prioritari

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto di potenziamento del tracciato Venezia Mestre – Trieste prevede l'eliminazione di punti singolari o tratte che condizionano l'attuale velocità di tracciato per far viaggiare i treni ad una velocità massima di 200 Km/h e ridurre i tempi di viaggio a poco più di un'ora, circa 25 minuti in meno rispetto all'attuale percorrenza.L'intervento complessivo é articolato in tre macrofasi: fase 1: interventi tecnologici; fase 2 varianti di tracciato di limitata estesa; Fase 3: variante Ronchi-Aurisina.

I principali interventi realizzati della macrofase 1 riguardano:- Potenziamento tecnologico con rinnovo del sistema di distanziamento della linea storica Venezia Mestre - Trieste Centrale nella tratta Mestre – Ronchi Sud;- Adeguamento delle opere d'arte per la rimozione di tutte le limitazioni in D4L presenti in linea;- Soppressione di PL (interventi prioritari).

L'intervento prevede in prima fase di realizzare un upgrading tecnologico degli impianti nelle località esistenti. In una seconda fase, invece, prevede la realizzazione di alcune varianti di tracciato e dei nuovi Posti di Movimento con binari a 750 m, con lo scopo di rettificare il tracciato e aumentare le prestazioni della linea. In corrispondenza di tali varianti verranno realizzate nuove opere d'arte sui fiumi Tagliamento e Isonzo. Nel progetto sarà prevista anche la soppressione di tutti i Passaggi a Livello esistenti sulla tratta, alcuni mediante la realizzazione di cavalcaferrovia, altri con la realizzazione di sottopassi.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Potenziamento tecnologico: è stata ultimata la progettazione esecutiva a cura dell'Appaltatore sono in corso le attività di verifica Adeguamento codifica massa assiale: è stato ultimato lo studio delle opere (principali) esistenti sulle tratte Mestre – Latisana e Latisana – Trieste allo scopo di definire gli interventi da adottare per l'eliminazione delle limitazioni alla categoria D4, è in corso lo studio sulle opere minori.Soppressione PL : ultimata la Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica che è stata inviata al Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche, in corso la Progettazione Definitiva.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 7 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia- riduzione dei tempi di percorrenza: Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Venezia Mestre-Trieste, per servizi lungo percorso,è pari



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0365A: Potenziamento Venezia-Trieste lotti prioritari

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0365B: Potenziamento Venezia-Trieste completamento

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto di potenziamento del tracciato Venezia Mestre – Trieste prevede l'eliminazione di punti singolari o tratte che condizionano l'attuale velocità di tracciato per far viaggiare i treni ad una velocità massima di 200 Km/h e ridurre i tempi di viaggio a poco più di un'ora, circa 25 minuti in meno rispetto all'attuale percorrenza.L'intervento complessivo é articolato in tre macrofasi: fase 1: interventi tecnologici; fase 2 varianti di tracciato di limitata estesa; Fase 3: variante Ronchi-Aurisina.

I principali interventi realizzati delle macrofasi 2 e 3 riguardano:Macrofase 2. Varianti di tracciato Portogruaro, Latisana (necessaria anche per garantire l'adeguamento idraulico della tratta) e nuovo Ponte sul Fiume Isonzo; Soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati; adeguamento a 750 metri della stazione di San Donà di Piave – Jesolo. Inoltre saranno realizzati alcuni interventi sulle stazioni, tra cui anche il conseguimento del modulo 750 metri a San Giorgio di Nogaro.Macrofase 3. Variante tra Ronchi e Aurisina; adeguamento a 750 metri della stazione di San Donà di Piave – Jesolo e San Giorgio di N.

L'intervento prevede in prima fase di realizzare un upgrading tecnologico degli impianti nelle località esistenti. In una seconda fase, invece, prevede la realizzazione di alcune varianti di tracciato e dei nuovi Posti di Movimento con binari a 750 m, con lo scopo di rettificare il tracciato e aumentare le prestazioni della linea. In corrispondenza di tali varianti verranno realizzate nuove opere d'arte sui fiumi Tagliamento e Isonzo. Nel progetto sarà prevista anche la soppressione di tutti i Passaggi a Livello esistenti sulla tratta, alcuni mediante la realizzazione di cavalcaferrovia, altri con la realizzazione di sottopassi.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Interventi infrastrutturali: è stato ultimato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica degli interventi infrastrutturali per l'invio al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici avvenuta in data 11/08/2021 (ad esclusione della variante Latisana per la quale sono in corso approfondimenti progettuali) è in corso la Progettazione Definitiva di tutti gli interventi.Per quanto riguarda la soppressione dei PL ultimata la Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica che è stata inviata al Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche, in corso la Progettazione Definitiva Variante Ronchi – Aurisina: è in corso lo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- riduzione dei tempi di percorrenza: eliminazione dei punti singolari con elevazione della velocità; ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza fino a 20' con le varianti oltre ai benefici già conseguiti con gli interventi prioritari- Aumento della ca



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0365B: Potenziamento Venezia-Trieste completamento

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Progettazioni pregresse (tratte Venezia - Ronchi dei Legionari)		X	X			X	X	X				X				X			X						
Progettazioni pregresse (tratte Ronchi dei Legionari - Trieste)		X	X			X	X	X				X				X			X						
Interventi infrastrutturali su linea storica; varianti Portugruaro-Latisana-Isonzo e Ronchi-Aurisina		X				X						X				X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.554,00	31,61	di cui:	21,62	0,00	0,00		5,73	4,26	483,00	260,00	779,40	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.554,00							1.554,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
31,61						31,61

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Progettazioni pregresse (tratte Venezia - Ronchi dei Legionari)	18,28	18,28	0,00	5.543,80	-5.525,52	14,31	13,35	14,18	0,00	0,13	0,00	0,00	-667,43
Progettazioni pregresse (tratte Ronchi dei Legionari - Trieste)	13,33	13,33	0,00	1.698,89	-1.685,56	10,40	8,43	10,54	0,00	-0,14	0,00	0,00	-190,95
Interventi infrastrutturali su linea storica; varianti Portugruaro-Latisana-Isonzo e Ronchi-Aurisina	1.522,40	0,00	1.522,40	1.448,08	74,32	10,27	1,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	121,89
	1.554,00	**31,61**	**1.522,40**	**8.690,77**	**-7.136,77**	**34,99**	**23,03**	**24,72**	**0,00**	**-0,01**	**0,00**	**0,10**	**-736,49**

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					
Progettazioni pregresse (tratte Venezia - Ronchi dei Legionari)	J21H04000220001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	9-2004	12-2010	-	-	-	-	-	-	-	-	9-2036	-	-	-	-
Progettazioni pregresse (tratte Ronchi dei Legionari - Trieste)	J61H03000110001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	11-2002	12-2010	-	-	-	-	-	-	-	-	4-2033	-	-	-	-
Interventi infrastrutturali su linea storica; varianti Portugruaro-Latisana-Isonzo e Ronchi-Aurisina	J34H16000620009	Progettazione definitiva	-	-	4-2020	9-2025	-	-	5-2023	5-2026	1-2024	2-2032	6-2031	n.a.		Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I131: Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede il ripristino dell'attuale linea tra bivio Marocco e l'ex Bivio Carpenedo con alcune modifiche all'innesto sulla VE-TS.Il ripristino della Linea dei Bivi è connesso agli interventi in corso nell'ambito del Corridoio Baltico Adriatico e si pone quale principale obiettivo quello di evitare il passaggio del traffico merci attraverso il nodo di Venezia Mestre, liberando nel contempo capacità per il traffico regionale e metropolitano.

In sintesi gli interventi previsti per il ripristino della Linea prevedono:la connessione diretta con la linea lenta Padova–Mestre tramite opera di scavalco, la riattivazione della tratta Bivio Marocco–Bivio Carpenedo, con immissione sulla tratta Mestre-Trieste e sul futuro collegamento Ferroviario con l'Aeroporto di Venezia (attualmente in fase di progettazione Definitiva);il prolungamento della Linea dei Bivi oltre la diramazione per la futura bretella Aeroporto, in affiancamento alla Linea Venezia-Trieste, al fine di evitare la sovrapposizione del traffico merci in direzione Est-Ovest con il traffico regionale metropolitano; la realizzazione – in corrispondenza di Bivio Carpenedo nel tratto a Est - di un nuovo collegamento dalla Stazione Aeroporto per la direttrice Portogruaro/Triesteil completamento dell'assetto infrastrutturale, con il ripristino, in sede esistente, dei raccordi di collegamento tra la Linea dei Bivi e le Linee per Bassano e Udine.Nell'ambito del Progetto è prevista la soppressione dei Passaggi a Livello ricadenti sulle tratte da ripristinare e l'installazione di barriere antirumore ad esito di specifico studio di impatto acustico previsto dalla normativa vigente.

L'intervento verrà realizzato nell'ambito della cintura urbana di Mestre, sul sedime della vecchia linea ferroviaria dei bivi. L'intervento prevede il ripristino del vecchio tracciato della linea dei bivi con l'adeguamento ai nuovi standard previsti dalle norme vigenti.

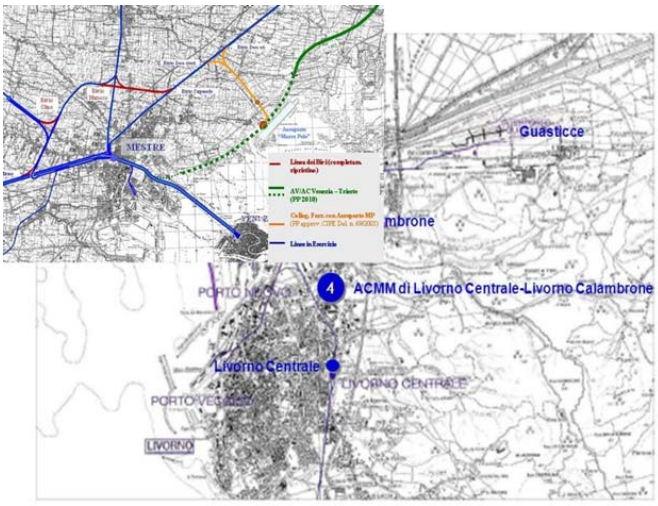
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Ultimato il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica. Sono in corso approfondimenti per individuare una Fase Funzionale compatibile con le attuali disponibilità finanziarie allo scopo di avviare la Progettazione Definitiva.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Separazione dei traffici merci rispetto a quello viaggiatori, riducendo le interferenze nel nodo di Venezia e garantendo continuità di capacità ai corridoi Mediterraneo e Baltico Adriatico.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre					X	X								X					X						

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I131: Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
180,00	9,60	di cui:	9,60	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	170,40	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
180,00							180,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
9,60						9,60

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	180,00	9,60	170,40	137,07	42,93	1,43	1,43	0,20	0,00	1,09	0,01	0,13	0,00
	180,00	**9,60**	**170,40**	**137,07**	**42,93**	**1,43**	**1,43**	**0,20**	**0,00**	**1,09**	**0,01**	**0,13**	**0,00**

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	Progettazione definitiva	9-2017	3-2022	6-2022	6-2023	6-2024	5-2025	9-2023	6-2024	6-2024	3-2027	3-2027	n.a.	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1604A: Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

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-Confine di Stato.

Gli interventi previsti e finalizzati al potenziamento della linea Bivio Aurisina – Villa Opicina sono sostanzialmente divise in due fasi.Fase 1 – realizzazione del nuovo ACC della stazione di Villa Opicina; rifacimento del piano del ferro incluso l'adeguamento a 750 metri; velocizzazione degli itinerari deviati a 60 km/h; ulteriori interventi infrastrutturali e tecnologici sulla stazione incluso adeguamento dei marciapiedi di stazione.Fase 2 - soppressione del passaggio a livello presente nell'ex Stazione di Prosecco potenziamento tecnologico della tratta Bivio Aurisina – Villa Opicina con le seguenti caratteristiche: nuovo regime di circolazione atto a garantire un incremento della capacità con valori standard di una linea a doppio binario; insieme di interventi (linea e PRG) congruenti al piano di implementazione ERTMS (Livello 2 – assenza di segnalamento laterale) previsto sulla linea Venezia – Trieste/Confine di Stato e sulle principali Direttrici della Rete Nazionale.

L'intervento interessa la Stazione di Villa Opicina e la tratta tra Bivio Aurisina e il confine di Stato e prevede la soppressione del PL nei pressi dell'ex Stazione di Prosecco, con la realizzazione di un cavalcaferrovia, e l'upgrading tecnologico della linea esistente con l'obiettivo di adeguare a STI gli impianti

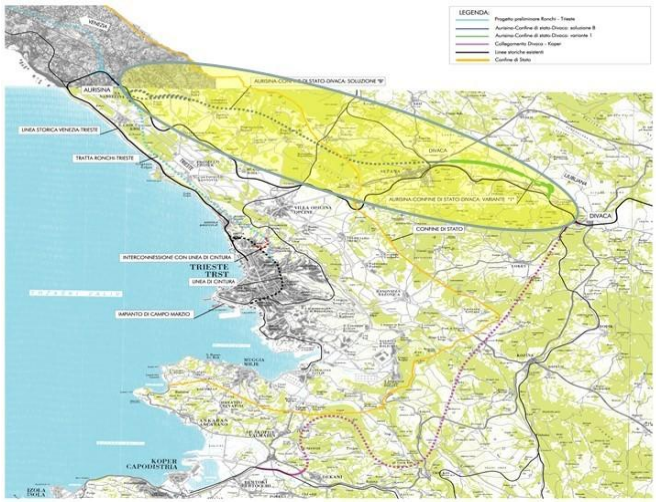
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Fase 1 - Ultimata la progettazione esecutiva a cura dell' Appaltatore sono in corso le attività di verifica Fase 2 – In corso la Progettazione Definitiva del potenziamento tecnologico. Per quanto riguarda la soppressione del passaggio a livello di Prosecco, è stato acquisito il parere positivo da parte del Provveditorato alle Opere Pubbliche ed è in corso l'iter autorizzativo.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento della stazione al modulo 750 m- Velocizzazione degli itinerari a 60 km/h- Aumento numero di binari centralizzati- Adeguamento marciapiedi di stazione



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	X
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-Confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca) - comprende anche progettazione preliminare nuova linea	X		X				X	X	X				X				X								

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1604A: Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
63,11	63,11	di cui:	44,29	0,00	0,00	17,48	1,34	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
63,11							63,11

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
63,11						63,11

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-Confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca) - comprende anche progettazione preliminare nuova linea	63,11	63,11	0,00	45,49	17,62	29,62	9,56	3,51	0,44	0,08	0,41	0,17	0,95
	63,11	**63,11**	**0,00**	**45,49**	**17,62**	**29,62**	**9,56**	**3,51**	**0,44**	**0,08**	**0,41**	**0,17**	**0,95**

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			
Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-Confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca) - comprende anche progettazione preliminare nuova linea	J71C10000030007	Progettazione definitiva	7-2012	9-2015	7-2015	10-2022	-	-	6-2022	12-2022	1-2023	10-2024	12-2024	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1940: Nodo di Udine

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli Interventi mirano alla riorganizzazione della circolazione nel nodo di Udine e consistono sinteticamente in :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, 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 (finanziata), che comprende la Progettazione degli interventi complessivi e la realizzazione di interventi prioritari, il Nuovo Apparato di Udine su piano del ferro attuale.

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.

Gli interventi si sviluppano attorno alla città di Udine ed in particolare nei Comuni di Udine, Pradamano, Palazzolo e Pavia. Verranno potenziate le tratte di accesso alla stazione di Udine e alla linea di cintura, realizzando raddoppi di binario e nuovi bivi sui sedimi già predisposti in passato. Inoltre verrà realizzato un nuovo Posto di Movimento nei pressi dell'attuale Bivio Cargnacco a servizio della Zona Industriale di Udine con la contestuale soppressione dei PL insistenti sul futuro PM, con realizzazione di opere sostitutive (sottovia) con lo scopo di spostare il traffico merci da Udine Parco alla zona Sud nei pressi della ZIU.

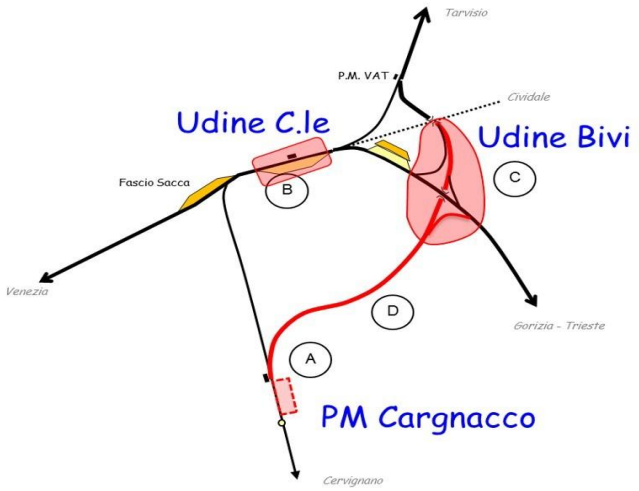
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Ultimata la progettazione esecutiva dell' ACC di Udine a cura dell'Appaltatore, sono in corso le attività di verifica. E' stata ultimata la Progettazione Definitiva del PRG di Udine C.le , Udine Parco e del raddoppio della tratta Bivio Lumignacco – PM VAT, è in corso la progettazione definitiva della fase a regime del PRG.La Progettazione Definitiva del nuovo PM Cargnacco, ha acquisito il parere da parte del Provveditorato alle Opere Pubbliche. In data 16/07/2021 il Ministero per la Transazione Ecologica ha emesso il provvedimento conclusivo alla procedura di verifica di Assoggettabilità a VIA prescrivendo che il progetto venga presentato e assoggettato a VIA, la procedura VIA è stata avviata in data 22/02/2022, sono in corso le attività propedeutiche per la richiesta di apertura della CdS.E' in corso la realizzazione del Fascio Sacca (intervento propedeutico alla realizzazione dell'ACC di Udine).

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1940: Nodo di Udine

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	X			X	X	X	X					X							X	X					
PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano						X	X					X							X	X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
203,00	127,90	di cui:	77,55	0,00	41,00	7,45	0,00	1,90	0,00	75,10		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
203,00							203,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
72,90				55,00		127,90

Le nuove risorse sono destinate al completamento funzionale degli interventi di 1^ fase e all'avvio di opere anticipate di 2^ fase

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	123,90	123,90	0,00	102,70	21,21	32,49	8,18	0,25	1,52	0,48	0,35	2,20	62,09
PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano	79,10	4,00	75,10	74,77	4,33	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-45,74
	203,00	**127,90**	**75,10**	**177,47**	**25,53**	**32,66**	**8,18**	**0,25**	**1,52**	**0,48**	**0,35**	**2,20**	**16,35**

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				
Nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	J54H17000130009	Esecuzione	-	-	6-2017	6-2023	-	-	1-2023	6-2023	9-2021	10-2025	12-2025	n.a.	Da avviare	Da avviare
PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano	J54H17000130009	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	11-2024	5-2025	6-2025	3-2030	6-2028	n.a.	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I133: Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto di raddoppio della linea ferroviaria Cervignano - Palmanova – Udine prevede il potenziamento della linea in affiancamento a quella attuale da Strassoldo (Cervignano) fino a Udine. Il progetto assieme alle sistemazione del nodo di Udine in assetto definitivo 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 prevede, inoltre, la soppressione di diversi passaggi a livello.

Friuli Venezia Giulia

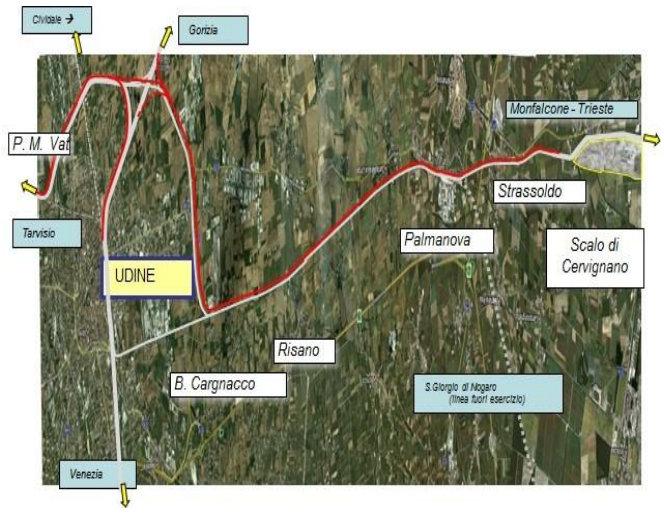
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

È in corso di condivisione con la Regione FVG un PFTE per la definizione di un possibile tracciato di raddoppio. RFI sta pianificando il finanziamento degli step progettuali successivi.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Tarvisio e conseguente aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h nei due sensi di marcia a 12 treni/h per direzione a supporto dello sviluppo dei traffici sul Corridoio Bal



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)						X													X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
350,00	5,00	di cui:	5,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	345,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I133: Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
350,00							350,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
5,00						5,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	350,00	5,00	345,00	280,00	70,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	350,00
	350,00	**5,00**	**345,00**	**280,00**	**70,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**350,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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)		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		n.a.	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P223: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle direttrici Venezia-Trieste/Udine, nonche 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).

Le principali realizzazioni riguardano:- potenziamento tecnologico della direttrice Bologna-Padova: rinnovo di tutti gli impianti della linea Bologna - Padova C.M., con la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione e di un nuovo sistema di regolazione della circolazione con Posto Centrale ubicato a Bologna. Sono, inoltre, previste attività finalizzate al rinnovo del sistema di distanziamento e all'integrazione dei sistemi di Informazione al Pubblico, nonché a modifiche puntuali del piano del ferro ed eliminazione dei passaggi a livello. L'intero progetto si articola in due macro-fasi funzionali: tratta Occhiobello - Padova CM; tratta Bologna - Occhiobello.Nell'ambito del progetto, a beneficio del trasporto ferroviario delle merci, è previsto l'adeguamento a modulo 750 metri degli impianti di Castelmaggiore, Polesella e Sant'Elena d'Este.- Lunetta di Gorizia: l'intervento rientra nel progetto "ADRIA-A, Accessibilità e Sviluppo per il rilancio dell'Area Adriatica Interna" nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia – Slovenia 2007-2013 e prevede, per quanto di competenza, la realizzazione di alizzazione lato Italia di una nuovo raccordo ("lunetta") in modo da consentire l'itinerario diretto tra Sagrado (Monfalcone) e Nova Gorica senza inversioni di marcia a Gorizia Centrale per un'estesa complessiva di circa 1,4 Km;- Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari nord: rinnovo del sistema di distanziamento e banalizzazione della tratta Udine – Gorizia - Monfalcone; upgrade degli impianti di Informazione al Pubblico alla tipologia IeC; adeguamento a modulo 750 m impianti di San Giovanni al Natisone e Cormons -Interventi diffusi di adeguamento a sagoma, modulo e peso assiale delle linee del corridoio Baltico-Adriatico e di tratte afferenti: allungamento modulo linee Tarvisio - Trieste Campo Marzio, Bologna - Padova; Ripristino sagoma P/C 80 Bologna - Padova; adeguamento peso assiale linea Castel Bolognese - Ravenna. In programmazione allungamento modulo linea Venezia - Trieste Campo Marzio; adeguamento peso assiale linee Venezia - Trieste Campo Marzio, Faenza - Ravenna.

Friuli Venezia GiuliaVenetoEmilia Romagna

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Bologna-Padova.1^ fase: in corso la verifica del Progetto Esecutivo (PE).2^ fase: consegnati i lavori di realizzazione della Cabina ACCM Occhiobello(e) - Padova C.M. (e);in corso la verifica del PE Piazzali e Fabbricati per Posto Periferico - ACCM Ferrara (i) – Occhiobello (i);attività negoziale in corso per Piazzali e Fabbricati per Posto Periferico ACCM Occhiobello (e) – Monselice (e);attività negoziale in corso per i Piazzali e Fabbricati per Posto Periferico - ACCM Monselice (i) – Padova CM (e).Adeguamento D4 Linee Romagna Nel corso del 2020 è stata eseguita la progettazione definitiva degli interventi. Nel corso del 2021 e del 2022 si sta sviluppando la progettazione esecutiva per poi iniziare gli interventi di consolidamento che proseguiranno negli anni successivi. La sostituzione dell'impalcato e gli altri interventi impattanti da un punto di vista dell'esercizio ferroviario verranno eseguiti durante le interruzioni continuative della linea programmate tra Settembre e Novembre 2022.Lunetta di GoriziaStato di attuazionePer quanto riguarda gli interventi a carico di RFI (intervento 1), è stata ultimata la Progettazione Definitiva. In data 22/12/2021 è stata avviata la procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Centralizzazione del governo del traffico (posto di comando a Bologna Centrale). Miglioramento della regolarità della circolazione.- Potenziamento tecnologico Bologna - Padova: per tutte le tipologie di servizi, abbattimento dei minuti di ritardo deriva





Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P223: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti

Friuli Venezia Giulia

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	X					X						X		X	X	X		X	X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
676,89	406,89	di cui:	400,89	0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	45,00	75,00	150,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
470,14						206,75	676,89

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 5 corridoi TEN-T e linee afferenti

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
376,89				30,00		406,89

Le nuove risorse sono destinate prioritariamente al completamento funzionale degli interventi già avviati (potenziamento tecnologico Bologna-Padova) e a prime realizzazione di interventi richiesti nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto degli stakeholders

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV			Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Lunetta di Gorizia (collegamento diretto Goriza-Nova Gorica)	15,00	15,00	0,00	10,65	4,35	0,38	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,25	0,13
Linea Bologna - Padova: potenziamento tecnologico	205,00	205,00	0,00	186,11	18,89	48,79	16,86	6,25	1,44	2,44	1,12	2,19	10,12
Linee di collegamento al porto di Ravenna: adeguamento prestazionale (peso assiale)	7,55	7,55	0,00	5,62	1,93	1,07	0,90	0,00	0,07	0,00	0,70	0,28	3,60
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti - interventi diffusi	449,34	179,34	270,00	381,35	67,99	72,48	79,50	10,36	54,04	10,17	2,99	2,07	307,76
	676,89	**406,89**	**270,00**	**583,73**	**93,16**	**122,71**	**97,27**	**16,62**	**55,54**	**12,61**	**4,82**	**4,79**	**321,60**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Lunetta di Gorizia	J84H20002450001	15,00	15,00	100%	0,25	2%	Progettazione
Lunetta di Gorizia (collegamento diretto Goriza-Nova Gorica)		15,00	15,00	100%	0,25	2%	
Potenziamento tecnologico linea Bologna- Padova 2 fase	J54H16001160001	135,00	135,00	100%	4,77	4%	Realizzazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti							
Programma P223: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti							
Upgrading tecnologico Bologna-Padova (1^ fase)	J54H14000530001	70,00	70,00	100%	9,24	13%	Realizzazione
Linea Bologna - Padova: potenziamento tecnologico		205,00	205,00	100%	14,02	7%	
Upgrading prestazionale corridoio Baltico-Adriatico (DOIT Bologna)	J44H17000430001	7,55	7,55	100%	1,06	14%	Realizzazione
Linee di collegamento al porto di Ravenna: adeguamento prestazionale (peso assiale)		7,55	7,55	100%	1,06	14%	
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine		316,23	46,23	15%	0,00	0%	Progettazione
Upgr. tecn. Udine-Ronchi Legionari Nord	J26G21004560001	46,00	46,00	100%	0,02	0%	Progettazione
Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico	J34H14000540001	31,23	31,23	100%	23,95	77%	Realizzazione
DOIT TS – upgrading linee viaggiatori	J37J18000080001	31,20	31,20	100%	31,13	100%	In ultimazione
Upgrading BO-PD/Rovigo Monselice	J57J18000060001	18,95	18,95	100%	18,94	100%	In ultimazione
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Venezia	J17J18000360001	5,73	5,73	100%	5,68	99%	In ultimazione
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti - interventi diffusi		449,34	179,34	40%	79,72	44%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P261: Potenziamento linea Bologna-Prato

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Nuovo inserimento

Esplicitazione del progetto di investimento già previsto nell'ambito del programma di upgrading infrastrutturale e tecnologico del corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo (rif. P224)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto ha lo scopo di adeguare la linea agli standard prestazionali delle reti merci TEN-T con adeguamento della sagoma a P/C 80 mediante interventi sulle gallerie e conseguimento del modulo 750 metri negli impianti di Monzuno e Vaiano. Contestualmente è stato avviato il rinnovo tecnologico degli apparati di stazione mediante la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione su tutta la linea al fine di garantire benefici in termini di regolarità ed affidabilità infrastrutturale.Sono previsti inoltre, interventi nelle stazioni di Pianoro, Monzuno-Vado, Grizzana, S. Benedetto Val di Sambro- Castiglione dei P., Vernio, Vaiano per il miglioramento delle condizioni di accessibilità, abbattimento delle barriere architettoniche e generale restyling dei fabbricati, compreso il rinnovo dei dispositivi di informazione al pubblico, per offrire alla clientela dei servizi regionali un livello superiore di qualità nell'accesso ed utilizzo del sistema ferroviario.

L'intervento é articolato in cinque fasi funzionali:/ Fase 1 tratta tratta Pianoro(i) – Monzuno (i) (attivata)/ Fase 2 tratta Vernio (i) – S.Benedetto (i)/ Fase 3 tratta S.Benedetto (e) – Monzuno (e)/ Fase 4 tratta Vaiano (i) – Vernio (e)/ Fase 5 tratta Bivio Crociali – Pianoro (e)

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Progettazione in fase di avvio

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Adeguamento della linea a sagoma PC 80 e modulo 750 metri- Azioni ed interventi in grado di migliorare il livello qualitativo del servizio pubblico in termini di accessibilità al servizio ferroviario; miglioramento dei collegamenti tra le stazioni e i



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Linea Bologna-Prato-Firenze: adeguamento prestazionale (sagoma, modulo) e potenziamento tecnologico	X					X						X							X	X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P261: Potenziamento linea Bologna-Prato

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
515,00	509,00	di cui:	509,00	0,00	0,00		0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
0,00		515,00					515,00	Per memoria - esplicitazione dell'intervento dal programma di "Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti" (vedi P224)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
0,00		365,00		144,00		509,00	Le nuove risorse sono destinate al completamento funzionale delle opere prioritarie

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Linea Bologna-Prato-Firenze: adeguamento prestazionale (sagoma, modulo) e potenziamento tecnologico	515,00	509,00	6,00	505,43	9,57	190,40	141,29	15,72	13,16	11,61	6,18	96,11	34,91
	515,00	**509,00**	**6,00**	**505,43**	**9,57**	**190,40**	**141,29**	**15,72**	**13,16**	**11,61**	**6,18**	**96,11**	**34,91**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Bologna-Prato-Firenze: adeguamento prestazionale (sagoma, modulo) e potenziamento tecnologico	J84H17001230001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	10-2017	4-2023	-		

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P146: Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

La linea ferroviaria Firenze Rifredi – Pisa, a doppio binario ed interamente elettrificata, ha una lunghezza di 78 km. È previsto il quadruplicamento della linea nella tratta Montelupo (biv. Samminiatello) – Empoli e tra biv. Renai e Firenze Cascine. In particolare, è da avviare lo studio del quadruplicamento tra biv. Samminiatello ed Empoli. Il progetto dovrà essere sviluppato in maniera tale che due linee possano essere dedicate l'una al traffico lento (treni merci e regionali con tutte le fermate) e l'altra al traffico veloce (traffico RV e LH) con possibilità di "banalizzazione". L'intervento consentirà il potenziamento dei servizi regionali sulla linea Firenze – Empoli in termini di frequenza ed attraverso l'introduzione di servizi lenti attestati su Empoli sia lato Firenze che lato Pisa, così come prospettato nell'AQ con Regione Toscana del 2016. L'intervento è, inoltre, a favore dello sviluppo dei traffici merci.

Regione Toscana

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Da avviare la PFTE per il quadruplicamento delle tratte biv. Samminiatello – Empoli e biv. Renai – Firenze Cascine.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario.Incremento della capacità della linea.



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario					X	X					X				X	X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
140,00	6,00	di cui:	6,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	134,00	0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P146: Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
140,00							140,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
6,00						6,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario	140,00	6,00	134,00	112,00	28,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140,00
	140,00	**6,00**	**134,00**	**112,00**	**28,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**140,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0276A: Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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.Il tratto in variante all'interno dell'abitato di Parma permette, inoltre, di risolvere le interferenze della attuale linea Pontremolese con la viabilità ordinaria rendendo disponibile un'area patrimonialmente valorizzabile.

Inquadramento territorialeLa linea Pontremolese (Parma – La Spezia) è parte integrante del corridoio plurimodale Ti.Bre. (Tirreno-Brennero).La linea ferroviaria Pontremolese, è una delle principali trasversali della rete e collega, attraverso un percorso di circa 112 km, le stazioni di Parma e Fidenza, con Vezzano Ligure e Sarzana sulla direttrice tirrenica. Proprio questa funzione di collegamento porta l'itinerario ad essere utilizzato per l'inoltro dei treni merci a servizio dei porti dell'Alto Tirreno.L'orografia del territorio attraversato dalla linea è estremamente varia, estendendosi , attraverso l'appennino, dalla costa tirrenica alla pianura padana.Tipologia di operell progetto classificato, tra gli obiettivi strategici di "sviluppo della rete merci", ha come obiettivo l'incremento della potenzialità della linea. La realizzazione delle opere consente di dotare la linea di adeguate caratteristiche funzionali, finalizzate allo sviluppo del traffico merci, che superino le limitazioni di prestazione per eccessi di pendenza, composizione dei convogli e sagoma di transitabilità.

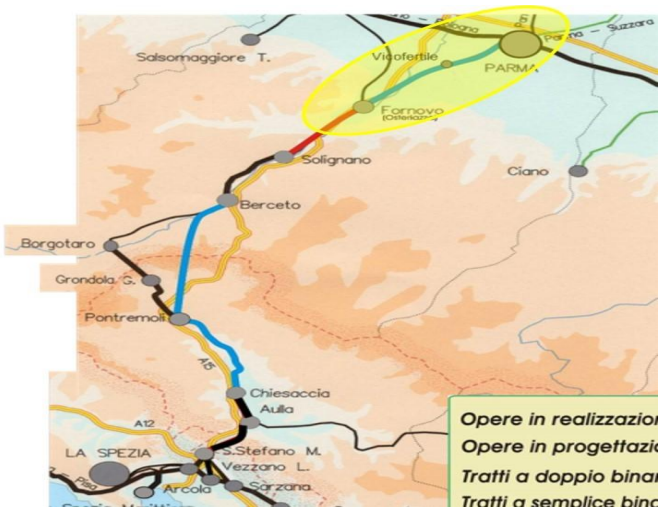
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

La Progettazione Preliminare è stata approvata con Delibera CIPE n. 18 del 8 maggio 2009. Nel giugno 2011 è stato inoltrato al MIT il Progetto Definitivo per l'attivazione dell'iter autorizzativo secondo la L.O. ma venne successivamente sospeso per mancanza di finanziamenti.Nel luglio 2021 è stata avviata la rivisitazione della progettazione definitiva in conformità alla vigenti normative, ultimata dalla Soc. Italferr nel Febbraio 2022. Ad oggi, sono in corso le attività propedeutiche finalizzate all'avvio dell'iter autorizzativo.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione del tratto di raddoppio fra Parma e Vicofertile, oltre a contribuire all'incremento della regolarità della circolazione ed all'incremento della capacità della tratta oggetto di raddoppio da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h,



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile		X									X		X						X	X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0276A: Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
359,90	359,90	di cui:	276,05	83,85	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
260,35			99,55				359,90	L'incremneto è dovuto all'adeguamento progettuale per recepire sopraggiunte normative tecniche

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
260,35				99,55		359,90	Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	359,90	359,90	0,00	319,69	40,21	5,75	5,75	5,75	0,00	0,00	0,00	0,00	102,04
	359,90	**359,90**	**0,00**	**319,69**	**40,21**	**5,75**	**5,75**	**5,75**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**102,04**

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 Parma-Vicofertile	J81H02000000001	Progettazione definitiva	-	-	6-2010	10-2022	-	-	10-2022	4-2023	4-2023	1-2028	6-2028	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0276B: Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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.

La 2^ fase di completamento del raddoppio dell'asse ferroviario riguarda:il raddoppio della tratta Vicofertile – Collecchio-Osteriazza (località di servizio posta oltre Fornovo). Il Progetto prevede il raddoppio della attuale linea a semplice binario, parte in affiancamento e parte in variante.il raddoppio della tratta Berceto – Pontremoli – Chiesaccia. Il Progetto prevede la realizzazione di una nuova galleria di valico in variante tra Berceto e Pontremoli e la realizzazione di una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli – Chiesaccia.L'opera prioritaria per l'abbattimento dell'attuale pendenza del 25 per mille (tra Pontremoli e Borgotaro) è la galleria di shunt prevista tra Pontremoli e Berceto, di lunghezza pari a 22 km. Sempre lungo la tratta che va da Berceto a Chiesaccia vi sono altre sei gallerie più corte, oltre ai numerosi viadotti, tra i quali il più lungo è quello nei pressi della stazione ferroviaria di Villafranca (350 m).Per quanto riguarda la tratta da Parma a Osteriazza le opere principali sono la galleria artificiale in uscita da Parma, la galleria naturale nei pressi di Fornovo e i viadotti Riccò e Sporzana.

Inquadramento territorialeLa linea Pontremolese (Parma – La Spezia) è parte integrante del corridoio plurimodale Ti.Bre. (Tirreno-Brennero).La linea ferroviaria Pontremolese, è una delle principali trasversali della rete e collega, attraverso un percorso di circa 112 km, le stazioni di Parma e Fidenza, con Vezzano Ligure e Sarzana sulla direttrice tirrenica. Proprio questa funzione di collegamento porta l'itinerario ad essere utilizzato per l'inoltro dei treni merci a servizio dei porti dell'Alto Tirreno.L'orografia del territorio attraversato dalla linea è estremamente varia, estendendosi , attraverso l'appennino, dalla costa tirrenica alla pianura padana.Tipologia di operell progetto classificato, tra gli obiettivi strategici di "sviluppo della rete merci", ha come obiettivo l'incremento della potenzialità della linea. La realizzazione delle opere consente di dotare la linea di adeguate caratteristiche funzionali, finalizzate allo sviluppo del traffico merci, che superino le limitazioni di prestazione per eccessi di pendenza, composizione dei convogli e sagoma di transitabilità.

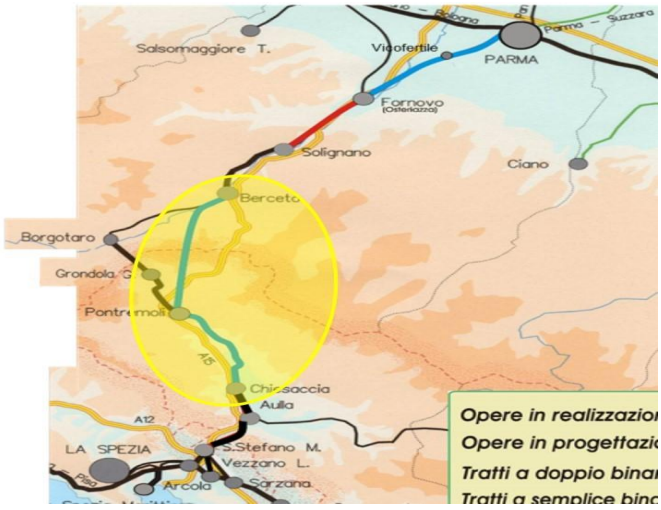
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

La Progettazione Preliminare è già stata approvata dal CIPE nel 2009 (perfezionando così l'intesa Stato - Regioni sulla localizzazione dell'opera e apponendo il vincolo preordinato all'esproprio, oggi scaduto). Sono in corso attività propedeutiche per l'avvio della rivisitazione della progettazione preliminare

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento capacità della linea da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h per le tratte oggetto di raddoppio con possibile variazione dell'offerta commerciale.- Maggiore regolarità d'esercizio ferroviario.



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0276B: Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratte Vicofertile-Fornovo(Osteriazza) e Berceto-Chiesaccia		X									X				X				X	X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
3.663,59	6,59	di cui:	6,59	0,00	0,00		0,00	0,00	300,00	3.357,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
2.043,65			1.619,95				3.663,59

L'incremento del costo a vita intera dell'intervento tiene conto di una prima rivalutazione parametrica dei costi degli interventi previsti.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
6,59						6,59

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratte Vicofertile-Fornovo(Osteriazza) e Berceto-Chiesaccia	3.663,59	6,59	3.657,00	3.254,04	409,56	6,37	5,81	6,30	0,01	0,01	0,01	0,03	3.133,11
	3.663,59	**6,59**	**3.657,00**	**3.254,04**	**409,56**	**6,37**	**5,81**	**6,30**	**0,01**	**0,01**	**0,01**	**0,03**	**3.133,11**

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 tratte Vicofertile-Fornovo(Osteriazza) e Berceto-Chiesaccia	J81H02000000001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	10-2002	5-2009	6-2022	11-2024	-	-	12-2024	3-2030	7-2025	7-2039	7-2039	In corso	In corso	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P224: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrici Dorsale Centrale e Tirrenica Nord, nonche 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: -Upgradng tecnologico Brennero-Verona: realizzazione ACCM con Posto Centrale a Verona; upgrade tecnologico degli apparati di stazione (n° 21 nuovi apparati) e di linea esistenti; realizzazione nuovo sistema di blocco elettronico distribuito con logica Bacc 3/3 e quattro codici in sostituzione dell'esistente blocco a relè. Gli interventi sono propedeutici all'implementazione del sistema ERTMS li livello 2, Baseline 3, sovrapposto al sistema SCMT. Realizzato nuovo sistema di supervisione SCC-M e di manutenzione e diagnostica;-Upgrade del Sistema di Distanziamento della Linea Bologna-Verona (fasi I e II): realizzazione per fasi, di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) su tutta la linea; Upgrading dei sistemi di supervisione dei posti centrali di Bologna e Verona; elettrificazione della tratta Poggio Rusco – raccordo ferroviario di Revere Scalo (circa 6 km). 1^ Fase: nuovo sistema di distanziamento tratte San Felice sul Panaro - Poggio Rusco (attivato nel 2018) che consente, tra l'altro, il presenziamento h24 delle stazioni, con conseguenti benefici per la gestione dei traffici merci notturni in particolare su Poggio Rusco; nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione e rinnovo del sistema di distanziamento tratte Nogara – Poggio Rusco e Crevalcore – San Felice sul Panaro. 2^ Fase: rinnovo della tecnologia nelle tratte Nogara - Bivio S. Lucia e PM Tavernelle - Crevalcore. Nell'ambito progetto, a beneficio del trasporto ferroviario delle merci, sono state realizzati l'adeguamento a modulo 750 metri della stazione di S. Felice sul Panaro e l'elettrificazione della tratta Poggio Rusco – raccordo ferroviario di Revere Scalo (circa 6 km).- Upgrading tecnologico e prestazionale linea Bologna-Prato: adeguamento sagoma a P/C 80 mediante interventi sulle gallerie (fresatura volte, abbassamento del piano del ferro, adeguamento e rinnovo della linea di contatto, adeguamento delle gallerie alle STI SRT); conseguimento del modulo 750 metri negli impianti di Monzuno e Vaiano; upgrade tecnologico degli apparati di stazione mediante la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione su tutta la lineaPotenziamento tecnologico Bologna – Piacenza (fasi I, II e III): upgrade tecnologico, per fasi, degli impianti tecnologici della linea storica Bologna - Piacenza e dei singoli apparati di stazione, con realizzazione di un Apparato Multistazione e gestione della circolazione effettuata dal Posto Centrale ubicato a Bologna; interventi di piano regolatore nella stazione di Modena e Parma e modifiche puntuali al piano del ferro in altri impianti. Fase 1: progettazione di tutti gli interventi sulla direttrice e estensione fino a PM Lavino (lato sud) e Rubiera (lato nord) dell'Apparato Multistazione già in esercizio per la gestione del nodo di Modena; 2^ fase: realizzazione ACC di Piacenza; 3^ fase: realizzazione di un nuovo apparato multistazione e rinnovo del sistema di distanziamento tratta Rubiera-Piacenza (comprese stazioni di S.Ilario, Parma, Castelguelfo, Fidenza, Salsomaggiore, Fiorenzuola). Nell'ambito dello stesso progetto sono inoltre previsti interventi al piano del ferro negli impianti, tali da consentire il conseguimento del modulo 750 metri di linea (Fidenza, Fiorenzuola e Piacenza), nonché interventi puntuali necessari agli adeguamenti normativi.- Upgrading tecnologico Roma - Napoli via Formia: upgrade tecnologico, per fasi, degli impianti tecnologici della linea e dei singoli apparati di stazione, con realizzazione di un Apparato Multistazione e gestione della circolazione e relativi fabbricati; interventi infrastrutturali finalizzati ad un rightsizing dei piani regolatori ed alla creazione delle condizioni per l'impresenziamento degli impianti. 1^ fase: tratta Campoleone - Formia (con posto centrale PCM presso il fabbricato PCS di Roma Termini); 2^ fase: ACCM tratta Formia - Villa Literno e interventi puntuali di potenziamento dei piani Regolatori Generali (PRG) delle stazioni; 3^ fase: upgrade tecnologico del sistema di distanziamento della tratta Formia - Villa Literno, per un'estesa di circa 42 km, con sostituzione dell'attuale sistema di Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc) con ACC multistazioni e blocco emulato banalizzato;- Upgrading tecnologico Linea AV/AC Roma - Napoli: upgrading tecnologico della linea e degli impianti con le più innovative tecnologie di gestione della circolazione atte a consentire l'incremento dei livelli qualitativi del servizio.- Velocizzazione Firenze-Pisa: interventi puntuali di upgrade dell'infrastruttura finalizzati alla velocizzazione della tratta tra Empoli e Pisa e tra Empoli e Montelupo.Nella tratta Pisa – Empoli sono previste verifiche strutturali delle opere d'arte tra San Romano e Pisa; sostituzione dei deviatoi a Cascina e Navacchio; adeguamento della linea di trazione elettrica ambito stazione San Romano e in tratta fino ad Empoli; adeguamento del sistema di protezione marcia treno tra San Romano e Pisa.- Interventi diffusi di adeguamento a sagoma, modulo e peso assiale delle linee del corridoio Scandinavia-Mediterraneo di tratte afferenti: allungamento modulo linee Brennero - Bologna, Firenze - Pisa, Livorno - La Spezia; adeguamento sagoma linee Livorno - La Spezia, Vada - Civitavecchia - Roma - Pomezia, Roma - M. Marcianise/Nola Interporto via Cassino, Bologna - Piacenza (binari di precedenza e terminalizzazione); adeguamento peso assiale linee Roma - M. Marcianise/Nola Interporto via Cassino. In programmazione allungamento modulo e adeguamento sagoma tratte Napoli - Paola, Gioia Tauro - Reggio Calabria, Messina - Catania - Bicocca - Augusta, Palermo - Catania, Napoli-Bari (completamento itinerari Napoli-Reggio-Calabria, Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina/Augusta); allungamento modulo linee Vada - Civitavecchia - Roma - Pomezia, Roma - M. Marcianise/Nola Interporto via Cassino, Milano - Piacenza - Bologna

VenetoTrentino Alto AdigeEmilia RomagnaToscanaUmbriaLazioCampania

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- Upgrade del Sistema di Distanziamento della Linea Bologna-Verona (fasi I e II)1^ fase: Tratta San Felice sul Panaro - Poggio Rusco: attivazione del Blocco Automatico Banalizzato 3/3 a dicembre 2018;Tratta Poggio Rusco – San Felice sul Panaro è attualmente in corso di realizzazione l'ACCM;Tratta Nogara – Poggio Rusco è attualmente in corso di realizzazione l'ACCM;Tratta Crevalcore – San Felice sul Panaro è attualmente in corso di progettazione.2^ fase: In corso la Progettazione definitiva.- Potenziamento tecnologico Bologna – Piacenza (fasi I, II e III) Fase 1: in corso la fase realizzativa per l'inserimento nell'ACCM Nodo di Modena degli impianti di Lavino, Castelfranco e Quattroville Sud nella tratta Bologna (e) – Rubiera (e). Fase 2 e 3: gli interventi sono in corso di Progettazione Definitiva.-Upgrading tecnologico Roma - Napoli

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P224: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti

via Formia tratta Campoleone - Villa Literno (fase e completamento)ACCM della tratta Campoleone – Latina attivato nel secondo semestre 2019.Consegna lavori l'ACCM della tratta Latina – Formia avvenuta nel mese di agosto 2021.- Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia E' stata completata la progettazione definitiva degli interventi ed è in corso la predisposizione dei documenti per avvio dell' AN.- Asse Roma – Napoli Adeguamento tecnologie linea Roma-Napoli via Formia tratta sud E' stata completata la progettazione definitiva degli interventi ed è in corso la predisposizione dei documenti per l'avvio dell'AN, a carico di altro progetto.- Upgrading tecnologico linea AV/AC Roma-Napoli È in corso la stipula il contratto dell'ACC-M; la consegna delle prestazioni è prevista a maggio 2022;È in corso l'aggiornamento a tariffe 2022 e l'Odi della PD del rinnovo del DOTE;È in corso di stipula il Contratto dell'SCC-M fase 1:È in corso l'aggiornamento a tariffe 2022 del rinnovo dell'SCC-M fase 2;È in corso l'aggiornamento a tariffe 2022 della dell'RBC.

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- Upgrade tecnologico Brennero-Verona:



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	X

LOCALIZZAZIONE

Veneto
Trentino Alto Adige
Emilia Romagna
Toscana
Umbria
Lazio
Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	X			X	X		X						X		X				X	X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
4.192,12	1.788,81	di cui:	1.674,35	0,00	40,00	71,96	0,00	2,50	343,30	860,00	1.200,00	0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P224: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
2.741,61	-164,98	-261,27				1.876,76	4.192,12

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 5 corridoi TEN-T e linee afferenti.Le riclassifche attengono all'esplicitazione degli interventi di upgrading della linea Bologna-Prato (vedi P261), all'inserimento nel perimetro di interventi di completamento e correlati alla realizzazione della velocizzazione della DD FI-RM (CUP J44H17000110001 vedi P090) e upgrade di altre linee del sistema AV/AC TO-MI-NA (CUP J16J16001210001 - vedi A5000_4) e di interventi (CUP J97J18000360001) connessi al Piano resilienza linee ed impianti sud finanziato dal PNRR (vedi A1004E)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1.935,07	-164,98	-136,27		181,70	-26,70	1.788,81

Le nuove risorse sono destinate prioritariamente al completamento funzionale degli interventi già avviati (potenziamento tecnologico linee Bologna-Verona, Bologna-Piacenza e Roma-Napoli AV e Formia), adeguamento a modulo linea tirrenica - fase, interventi prioritari sugli approdi per attraversamento dinamico dello stretto di Messina e a prime realizzazione di interventi richiesti nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto degli stakeholders.

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Linea Brennero-Verona: potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale (modulo)	140,40	140,40	0,00	135,99	4,41	33,32	16,03	0,00	0,00	0,00	7,94	3,37	11,24
Linea Verona-Bologna: potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale (modulo)	123,00	123,00	0,00	116,98	6,02	59,96	36,43	4,58	12,33	5,08	3,62	11,16	12,57
Linea Milano - Bologna: potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale (modulo, sagoma)	156,45	156,45	0,00	148,40	8,05	62,05	54,03	24,07	6,84	7,85	10,80	3,87	2,40
Linee Firenze-Pisa-La Spezia e Tirrenica (Pisa-Grosseto): potenziamento tecnologico, adeguamento prestazionale (modulo), velocizzazione Firenze-Pisa (fasi) e upgrading linea Pontremolese	70,50	70,50	0,00	68,95	1,55	54,57	51,04	33,87	9,17	7,17	0,54	0,54	0,04
Piano resilienza PNRR Interventi nelle regioni del Sud	63,80	56,23	7,58	62,56	1,24	37,40	19,99	0,00	2,76	3,03	7,63	7,89	9,00
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase	250,00	250,00	0,00	190,84	59,16	188,62	161,30	22,58	26,19	37,04	19,07	54,23	11,13
Adeguamento prestazionale linea Tirrenica e linea Cassino	88,40	88,40	0,00	27,79	60,61	21,82	15,91	0,00	0,00	2,24	5,50	8,76	3,00
Linee Roma-Napoli via Formia: potenziamento tecnologico	191,20	191,20	0,00	175,42	15,78	105,29	44,04	8,24	6,44	10,81	4,58	3,66	8,71
Linee Roma-Napoli via Cassino: potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale (sagoma, modulo e peso assiale)	43,20	43,20	0,00	40,42	2,78	25,06	16,88	2,86	0,94	0,38	9,91	5,37	6,87
Linea AV Roma - Napoli-Salerno: potenziamento tecnologico	140,00	140,00	0,00	139,14	0,86	0,49	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	1,13
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti - interventi diffusi	2.925,16	529,44	2.395,73	2.372,07	553,10	413,92	309,24	82,33	58,76	44,57	32,77	121,23	2.485,45
	4.192,12	**1.788,81**	**2.403,30**	**3.478,54**	**713,57**	**1.002,50**	**725,24**	**178,52**	**123,44**	**118,18**	**102,34**	**220,42**	**2.551,54**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrade tecnologico Verona - Brennero	J64C19000290009	140,40	140,40	100%	11,41	8%	Realizzazione
Linea Brennero-Verona: potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale (modulo)		140,40	140,40	100%	11,41	8%	
Upgrade del sistema di distanziamento linea Bologna-Verona	J54H17000210001	123,00	123,00	100%	39,05	32%	Realizzazione
Linea Verona-Bologna: potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale (modulo)		123,00	123,00	100%	39,05	32%	
Potenziamento tecnologico linea Bologna- Piacenza 1 fase	J64H17000130001	120,00	120,00	100%	19,32	16%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DOIT Bologna	J84H14001280001	36,45	36,45	100%	35,89	98%	In ultimazione
Linea Milano - Bologna: potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale (modulo, sagoma)		156,45	156,45	100%	55,21	35%	
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DOIT Firenze	J84H14001320001	61,60	61,60	100%	42,43	69%	Realizzazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P224: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti

Velocizzazione Firenze-Pisa (fase 0)	J54H14000540001	8,90	8,90	100%	8,86	100%	In ultimazione
Linee Firenze-Pisa-La Spezia e Tirrenica (Pisa-Grosseto): potenziamento tecnologico, adeguamento prestazionale (modulo), velocizzazione Firenze-Pisa (fasi) e upgrading linea Pontremolese		70,50	70,50	100%	51,29	73%	
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Napoli	J97J18000360001	63,80	56,23	88%	23,24	41%	Realizzazione
Piano resilienza PNRR Interventi nelle regioni del Sud		63,80	56,23	88%	23,24	41%	
Adeguamento a standard AV/AC della linea DDma Roma-Firenze 2^ fase	J44H17000110001	250,00	250,00	100%	164,43	66%	Realizzazione
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase		250,00	250,00	100%	164,43	66%	
Interventi di upgrading per il business merci - Linea Tirrenica e Roma-Napoli via Formia	J47F19000250001	88,40	88,40	100%	17,24	20%	Realizzazione
Adeguamento prestazionale linea Tirrenica e linea Cassino		88,40	88,40	100%	17,24	20%	
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DOIT Roma	J54H14000440001	27,00	27,00	100%	15,29	57%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DOIT Napoli	J94H14000130001	11,00	11,00	100%	0,14	1%	Progettazione
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DOIT Roma)	J54H17000750001	5,20	5,20	100%	4,07	78%	Realizzazione
Linee Roma-Napoli via Cassino: potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale (sagoma, modulo e peso assiale)		43,20	43,20	100%	19,50	45%	
Potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Formia	J49B12000060001	132,00	132,00	100%	32,82	25%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia (ulteriore fase)	J14G18000190001	49,20	49,20	100%	1,29	3%	Progettazione
Adeguamento tecnologie linea Roma-Napoli via Formia tratta sud	J16I18000020001	10,00	10,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Linee Roma-Napoli via Formia: potenziamento tecnologico		191,20	191,20	100%	34,11	18%	
ACCM/SCCM AV Roma - Napoli (fasi)	J16E20000000001	140,00	140,00	100%	0,35	0%	Progettazione
Linea AV Roma - Napoli-Salerno: potenziamento tecnologico		140,00	140,00	100%	0,35	0%	
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale dorsale Centrale e Tirrenica Nord		2.392,06	129,16	5%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading tecnologico - DOIT Ancona	J84C20001890001	97,83	18,00	18%	18,00	100%	Realizzazione
DOIT VR – upgrading linee viaggiatori	J97I17000090001	79,80	26,80	34%	26,80	100%	Realizzazione
Eliminazione riduzioni di velocità sulla linea AV/AC Firenze - Bologna - Piacenza	J97F19000160001	37,51	37,51	100%	37,23	99%	In ultimazione
Upgrading rete merci - DOIT Firenze nuovo scalo merci Porcari	J14F05000050001	34,30	34,30	100%	34,24	100%	In ultimazione
DOIT BO – upgrading linee viaggiatori	J87I17000040001	29,20	29,20	100%	25,48	87%	Realizzazione
ACC di Bolzano	J36G21015190001	25,70	25,70	100%	0,01	0%	Progettazione
Upgrading tecnologico linea AV/AC Roma-Napoli	J16J16001210001	25,00	25,00	100%	5,61	22%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DOIT Roma	J54H14000440001	22,67	22,67	100%	22,67	100%	In ultimazione
DOIT RM – upgrading linee viaggiatori	J57I17000060001	20,20	20,20	100%	17,65	87%	Realizzazione
Modifica ACC e PRG Roma Tiburtina (binari est)	J84H20002460001	19,00	19,00	100%	2,05	11%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DOIT Verona	J37I05000030001	18,50	18,50	100%	17,85	97%	In ultimazione
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DOIT Firenze	J87J18000710001	15,10	15,10	100%	14,92	99%	In ultimazione
Interventi di upgrading prestazionale e tecnologico ambito linee - DOIT Firenze	J84C20001870001	15,00	15,00	100%	10,36	69%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DOIT Firenze fase 0	J77G05000010011	12,53	12,53	100%	12,52	100%	In ultimazione
DOIT Roma. Interventi infr e tecn diffusi	J54G18000040001	12,52	12,52	100%	10,85	87%	Realizzazione
Livorno - Interporto Guasticce	J91B21004120001	12,00	12,00	100%	0,00	0%	Progettazione
DOIT FI – upgrading linee merci	J87J18000240001	10,70	10,70	100%	8,79	82%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DOIT Bologna fase 0	J77G05000010001	10,50	10,50	100%	10,50	100%	In ultimazione
Adeguamento prestazionale linee - DOIT Reggio Calabria	J27J18000360001	10,00	10,00	100%	1,73	17%	Realizzazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Ancona - 2020	J87F20000100001	8,10	8,10	100%	6,63	82%	Realizzazione
Interv. prestaz. upgr. tecn. ambito BA	J87H22000370001	7,00	7,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico DOIT Ancona - 2019	J87F19000250001	5,80	5,80	100%	5,68	98%	In ultimazione
Upgrading rete merci - DOIT Roma fase 0	J87I05000080001	3,00	3,00	100%	3,00	100%	In ultimazione
AN, Interventi Infrastr. Tec. Diffusi	J87H21002960001	1,15	1,15	100%	0,12	11%	Realizzazione
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti - interventi diffusi		2.925,16	529,44	18%	345,04	65%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I071: Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'investimento è di tipo tecnologico con adeguamenti puntuali di tipo infrastrutturale e riguarda le tratte: Rimini – Ancona, Pescara – Foggia, Foggia – Bari, Bari – Brindisi e Brindisi – Lecce.Nello specifico, sono previsti interventi diffusi sul territorio che realizzano modifiche puntuali al tracciato ferroviario, alle stazioni e l'upgrade del sistema tecnologico di distanziamento dei treni che consentirà di raggiungere la velocità di 200 Km/h per quasi 800 km di linea. Nel progetto sono previsti anche gli interventi infrastrutturali necessari ad adeguare la linea Adriatica e permettere la codifica alla sagoma P/C 80; tale codifica consentirà l'effettuazione di trasporti intermodali compatibili con i principali "corridoi merci europei" ed i porti del Sud.In territorio romagnolo (circa 90 km di linea) gli interventi consistono in:Lavori di adeguamento armamento, TE e opere civili; Lavori di adeguamento marciapiedi e pensiline ambito stazioni dal km 6 al km 96 della linea Bologna-Rimini.Realizzazione ACC-M Internalizzato, articolato in tre fasi funzionali:- Fase 01 tratta Villa Selva (e) - Castelbolognese (e) dal Km 43 al km 68;- Fase 02 tratta Villa Selva (i) – Rimini (e) dal km 68 al km 96;- Fase 03 tratta Castelbolognese (i) - Bivio San Vitale (e) dal km 6 al km 43. In territorio marchigiano gli interventi consistono nel potenziamento tecnologico con rinnovo del sistema di distanziamento.In territorio abruzzese gli interventi consistono nel potenziamento tecnologico con rinnovo del sistema di distanziamento e nell'adeguamento della sagoma di linea.In territorio molisano gli interventi consistono nel potenziamento tecnologico con rinnovo del sistema di distanziamento.In territorio pugliese gli interventi consistono in lavori all'armamento ferroviario e conseguenti adeguamenti alla linea TE e agli impianti di sicurezza e segnalamento in tratti saltuari della linea Adriatica finalizzati all'upgrading prestazionale della stessa.

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 tecologico: impianti di sicurezza e segnalamento).

Gli interventi sono diffusi su tutta la direttrice Adriatica nelle Regioni costiere

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In territorio romagnolo:Intervento 1: Completate tutte le attivitàIntervento 2:Fase 01: Conclusi lavori di adeguamento infrastrutturale e tecnologico nel 2019, attivato CCSFase 02: Conclusi lavori di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale – attivato CCS a dicembre 2021;

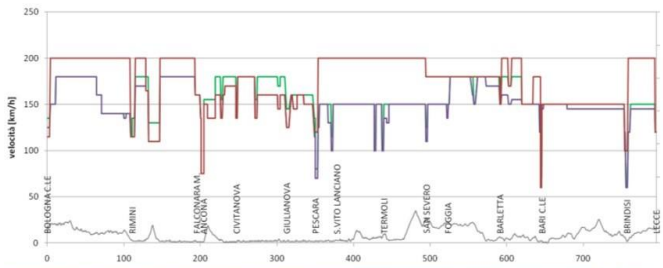
Fase 03: sono in corso i lavori di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (PRG) – attivazione prevista per settembre 2022;Fase 04: sono in corso i lavori di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale – attivazione prevista per giugno 2024.Le lavorazioni principali previste in territorio marchigiano sono state completate nel corso del 2019. Sono in corso studi e progetti per la sostituzione della travata metallica sul fiume Misa.Sono in corso, in territorio abruzzese, i lavori di 1^ fase sulla tratta Francavilla (i) – Ortona (e) con attivazione prevista a Dic. 2022 (linea Pescara – Termoli). La 2^ fase ACCM riguarderà la tratta Ortona (i) – Porto di Vasto (e) con attivazione prevista a Febbraio 2024. La 3^ fase ACCM riguarderà la tratta Porto di Vasto (i) – Termoli (e) con data di attivazione da definire. La 4^ fase riguarderà la tratta Pescara PN (e) – Francavilla (i) (con codifica dei binari di corsa di Pescara C.le e Pescara PN) con data di attivazione oltre il 2024 da definire. Tutte le attività per gli interventi previsti necessitano di un coordinamento con i progetti di investimento ricadenti sul territorio di Ortona (PRG di stazione, adeguamento PC80 gall. Storica Castello, raddoppio a nord, gestione traffico merci per il porto di Ortona).In corso, in territorio molisano, i lavori sulla tratta Pescara – Termoli. In territorio pugliese: Lavori di Upgrading agli impianti completati nel 2019. E' in corso l'attività negoziale per l'appalto dei lavori di piazzale per l'ACCM sulla tratta Termoli – Foggia; è in fase di stipula l'appalto dei lavori di cabina per il medesimo ACCM. La fase realizzativa è a carico di altro progetto.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consentirà, unitamente ad altri interventi tecnologici già avviati sulla direttrice, una riduzione dei tempi di percorrenza sul collegamento Bari – Bologna stimata in circa 24' e sul collegamento Lecce – Bologna stimata in circa 35'. Assieme

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I071: Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce





Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna
Marche
Abruzzo
Molise
Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce - fasi					X	X	X	X		X	X					X									
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona - fasi				X	X	X				X	X					X									
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi	X				X	X				X	X					X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
350,65	350,65	di cui:	342,65	0,00	0,00		7,35	0,65	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
350,65							350,65

Evoluzione coperture finanziarie

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I071: Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
350,65						350,65

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce - fasi	219,00	219,00	0,00	213,78	5,22	218,58	216,44	176,55	20,62	15,85	2,78	1,42	0,45
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona - fasi	49,65	49,65	0,00	47,66	1,99	49,49	47,28	14,98	10,28	13,59	6,87	2,44	1,40
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi	82,00	82,00	0,00	74,14	7,86	79,49	49,49	6,29	7,64	8,85	9,42	13,41	12,02
	350,65	**350,65**	**0,00**	**335,57**	**15,08**	**347,55**	**313,21**	**197,82**	**38,54**	**38,30**	**19,06**	**17,27**	**13,87**

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 infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce - fasi	J84H14001290001	Esercizio	-	-	9-2014	7-2017	-	-	-	7-2018	2-2015	4-2022	12-2021	-	-	-
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona - fasi	J64H16000000001	Esecuzione	-	-	5-2016	6-2022	-	-	-	6-2019	6-2017	12-2022	12-2023	-	-	-
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi	J64H14000450001	Esecuzione	-	-	3-2016	9-2020	-	-	7-2018	3-2021	6-2019	12-2024	12-2024	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0297A: Nodo di Falconara 1^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di riassetto del Nodo di Falconara e mirano a realizzare un collegamento diretto tra il Nord Italia e Roma via Orte, eliminando la necessità d'invertire la direzione di marcia dei treni a Falconara Marittima, e alla rilocazione della linea ferroviaria per risolvere l'interferenza con la raffineria API di Falconara.

Gli interventi di 1^ fase consistono nella realizzazione di:- variante a doppio binario (4,4 km) della linea Adriatica tra le stazioni di Montemarciano e Falconara M. (variante di Falconara), compresa la modifica del piano di stazione di Falconara M.; - bretella di collegamento tra la variante di Falconara e la linea Orte-Falconara, a semplice binario (1,5 km), con possibilità di raddoppio al completamento del raddoppio della intera linea Orte-Falconara;- Dismissione dell'attuale scalo merci di Falconara M. e delocalizzazione dell'attuale SSE.

Dal punto di vista geomorfologico, le aree interessate dall'intervento sito non presenta particolari emergenze; l'area infatti risulta da pianeggiante a subpianeggiante con quote che oscillano quasi sempre tra 2 e 5 m s.l.m.L'intervento in argomento prevede solo opere di scavalco delle viabilità e dei corsi d'acqua interferiti dalla linea. L'opera d'arte principale è costituita dal viadotto Esino e dal ponte in acciaio sul fiume Esino.

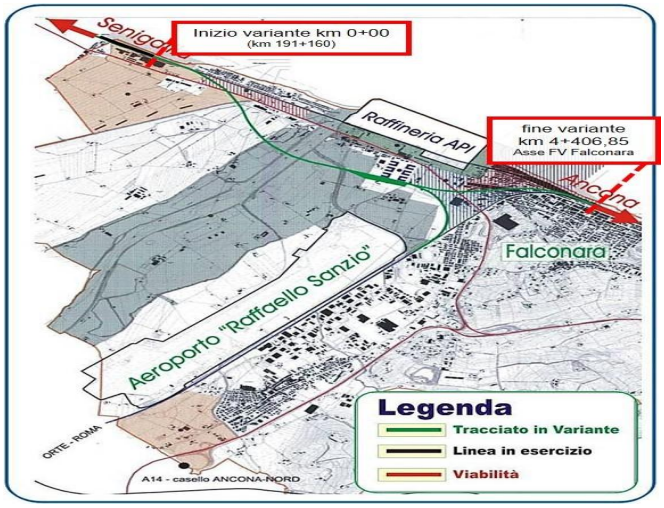
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Attualmente è in corso la fase realizzativa.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento prestazioni e capacità complessiva della rete, grazie alla possibilità di istradare i treni merci e passeggeri tra Roma e il Nord Italia su un nuovo itinerario alternativo al Corridoio Scandinavia - Mediterraneo già adeguato a P/C 45.- Migli



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	X
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	X	X				X					X								X			X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0297A: Nodo di Falconara 1^ fase

174,00	174,00	di cui:	23,25	150,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
174,00							174,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
174,00						174,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	174,00	174,00	0,00	117,24	56,76	138,86	46,11	24,49	7,10	3,56	2,47	7,44	10,00
	174,00	**174,00**	**0,00**	**117,24**	**56,76**	**138,86**	**46,11**	**24,49**	**7,10**	**3,56**	**2,47**	**7,44**	**10,00**

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 Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	J31J05000030011	Esecuzione	3-2022	8-2011	5-2006	8-2011	-	-	12-2013	8-2015	12-2015	12-2024	12-2024	Conclusa	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0297B: Nodo di Falconara completamento

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi completano il programma di riassetto del Nodo di Falconara.

Il progetto è articolato nei seguenti macro-interventi:nuova stazione di Montemarciano con la dismissione della attuale stazione (finanziata);trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle mediante modifiche ai singoli impianti di sicurezza e segnalamento, ed altri lavori residui (da finanziare).

L'aea interessata dall'intervento risulta prevalentemente di tipo pianeggiante e subpianeggiante con quote del terreno che oscillano tra i 2 m e i 5 m s.l.m.

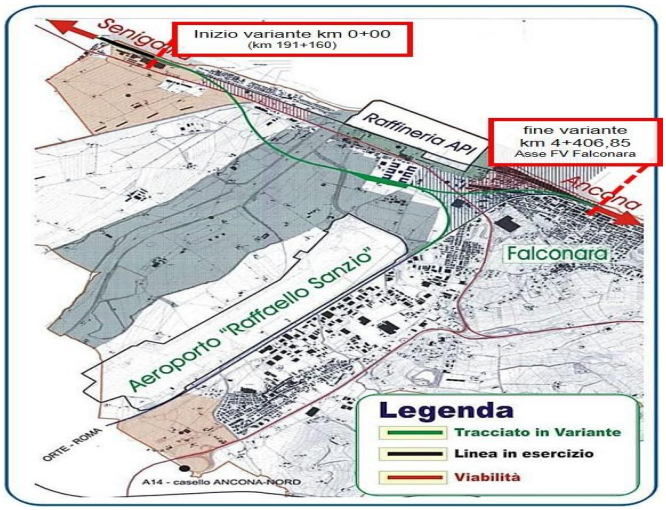
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

A seguito degli approfondimenti di carattere funzionale è in corso di avvio una revisione progettuale dell'intervento.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Razionalizzazione e incremento prestazioni dell'offerta merci (modulo 750 m nella nuova stazione di Montemarciano ovvero presso impianti vicini).- Miglioramento della regolarità della circolazione.



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nuova stazione Montemarciano e potenziamento interporto di Jesi	X	X			X	X						X							X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
66,00	36,00	di cui:	35,00	0,00	1,00		0,00	0,00	0,00	30,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0297B: Nodo di Falconara completamento

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
66,00							66,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
36,00						36,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova stazione Montemarciano e potenziamento interporto di Jesi	66,00	36,00	30,00	63,21	2,79	0,75	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20
	66,00	**36,00**	**30,00**	**63,21**	**2,79**	**0,75**	**0,18**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,20**

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 stazione Montemarciano e potenziamento interporto di Jesi	J31J05000030011	Progettazione definitiva	5-2020	1-2023	10-2021	1-2023	-	-	4-2023	10-2023	10-2023	- 8-2026	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0142A: Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto complessivo del raddoppio della linea Pescara – Bari interessa le Regioni Abruzzo, Molise e Puglia e comprende interventi in parte da tempo attivati e interventi in fase di realizzazione:Completamento tratte di raddoppio fra Ortona e Termoli e fra Apricena e San Severo (interventi da tempo conclusi).Raddoppio a Nord di Ortona (interventi in corso) PRG e ACCM di Foggia (interventi in corso).

In territorio abruzzese gli interventi in corso riguardano il raddoppio della tratta a nord di Ortona mediante la realizzazione, di una nuova galleria a semplice binario (circa 1 km) in aggiunta a quella già in esercizio.In territorio pugliese gli interventi in corso riguardano la realizzazione di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) per la gestione della circolazione nel nodo di Foggia.L'intervento consiste nella velocizzazione degli itinerari a 60 km/h, razionalizzazione del piano del ferro (dagli attuali 16 binari passanti ai futuri 8), modulo merci a 750 metri, gestione del nuovo impianto di Cervaro, realizzazione del segnalamento plurimo per la gestione della bretella di collegamento tra le linee Bari–Foggia e Foggia–Napoli e realizzazione del nuovo ACCM Foggia – PM Cervaro con comando da Posto centrale ACCM di Bari Lamasinata.

L'intervento è interamente compreso nell'ambito della stazione di Foggia. Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante

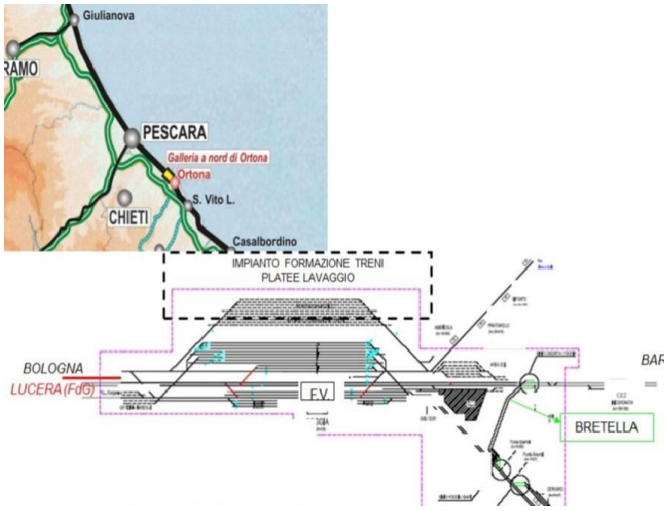
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Il raddoppio a nord di Ortona attraverso la realizzazione di una nuova galleria (binario pari) è stato attivato nel 2018. Sono in corso di completamento gli interventi su opere civili, armamento, TE, IS, LFM, SRT per l'adeguamento della galleria storica lato mare (binario dispari), la cui conclusione è prevista entro l'anno 2022. In corso i lavori per la realizzazione del fabbricato Gestore Area sud, completato il fabbricato Gestore Area Nord.In corso la Progettazione Esecutiva di variante finalizzata all'attivazione dell'ACC.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il completamento del raddoppio della direttrice Adriatica a nord di Ortona consente:- miglioramento nella gestione della circolazione con eliminazione dei perditempo medi di 3-5 minuti per consentire l'incrocio ai treni che si approcciano contemporaneame



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)						X							X			X			X						

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto 0142A: Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0142B: Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto completa il programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara – Bari ed interessa le Regioni Molise e Puglia.

L'intervento é articolato in due lotti funzionali:Lotto 1 Ripalta - Lesina: Il tracciato del binario di raddoppio si sviluppa prevalentemente in affiancamento, lato monte, al binario esistente per per una lunghezza di circa 7,2 km, a parte la variante plano-altimetrica alla linea esistente in corrispondenza della piana del fiume Fortore, realizzata mediante un viadotto lungo circa circa 1,2 km. L'intervento ricade interamente nel territorio della Regione Puglia.Lotti 2-3: Termoli - Campomarino - Ripalta: parte in variante e parte in affiancamento con l'eliminazione della stazione di Chieuti e Campomarino e la realizzazione sul nuovo tracciato della nuova fermata di Campomarino e di un nuovo Posto di Comunicazione.

Il territorio dove si realizza il Lotto 1 Ripalta - Lesina è prevalentemente pianeggiante. L'intervento è in affiancamento alla linea esistente tra Ripalta a Lesina ed, essendo l'area interessata da rischio idrogeologico, è prevista la realizzazione di opere quali tombini di trasparenza e il viadotto Ripalta.Il territorio dove si realizzano i Lotti 2 e 3: Termoli - Campomarino - Ripalta è prevalentemente pianeggiante con zone collinari. L'intervento è parte in affiancamento e parte in variante di tracciato per allontanare la linea ferroviaria adriatica dalla costa. Sono previsti 15 viadotti e una galleria.

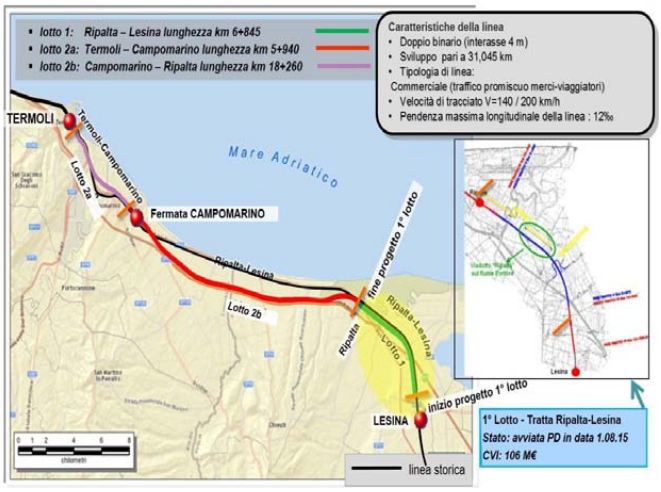
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Lotto 1: la stipula del contratto e la consegna delle prestazioni sono avvenute nel mese di marzo 2021. E' in corso di sviluppo la progettazione esecutiva a cura dell'appaltatore.Lotto 2: conclusa la Progettazione Definitiva, come da soluzione proposta da Regione Molise che ha comportato l'accorpamento dei lotti 2, Termoli – Campomarino, e 3, Campomarino - Ripalta. Sono in corso le attività negoziali, avviate a Ottobre 2021..

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento della capacità da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h.Miglioramento della regolarità della circolazione.Riduzione dei tempi di percorrenza per i servizi lungo percorso.



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Molise

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
1^ fase: Raddoppio tratta Ripalta-Lesina	X	X											X			X		X							

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0142B: Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)

2^ fase: Raddoppio tratta Termoli-Ripalta			X		X		X	X		X		X	X	

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
700,00	700,00	di cui:	542,00	0,00	150,00		8,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
700,00							700,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
700,00						700,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: Raddoppio tratta Ripalta-Lesina	108,90	108,90	0,00	76,90	32,00	26,90	12,17	10,65	0,76	0,13	0,50	0,90	10,25
2^ fase: Raddoppio tratta Termoli-Ripalta	591,10	591,10	0,00	430,05	161,05	13,55	11,37	2,10	4,88	0,80	0,13	3,61	0,80
	700,00	**700,00**	**0,00**	**506,95**	**193,05**	**40,45**	**23,54**	**12,75**	**5,64**	**0,93**	**0,63**	**4,51**	**11,05**

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: Raddoppio tratta Ripalta-Lesina	J71H92000000007	Esecuzione	6-2007	1-2015	9-2002	12-2017	2-2001	-	10-2018	3-2021	3-2021	10-2024	5-2025	In corso	-	-
2^ fase: Raddoppio tratta Termoli-Ripalta	J71H92000000007	Attività negoziale	3-2022	-	10-2016	6-2021	-	-	10-2021	12-2022	7-2022	4-2028	12-2028	Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P262: Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Nuovo inserimento

Nuovo progetto previsto dalla Legge di Bilancio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede ulteriori interventi di potenziamento infrastrutturale delle linea, che andranno ad integrare quelli già in corso su altri progetti di investimento. Gli interventi saranno possibili anche grazie al rinnovo tecnologico che è in atto sulle tratte Bologna – Ancona e Pescara – Lecce.Il perimetro del progetto è attualmente in fase di consolidamento con il MIMS e gli EE.LL. interessati.In generale, gli interventi saranno:- quadruplicamento di un tratto di linea tra Bologna e Rimini;- realizzazione di nuovi tratti di linea in variante sulla linea adriatica per permettere la circolazione dei treni ad una velocità di 200 km/h.Saranno inoltre previsti interventi di potenziamento sulla linea Taranto – Brindisi, a vantaggio sia del traffico merci che di quello passeggeri.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Progettazione in fase di avvio

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione del tempo di viaggio tra Bologna e Lecce stimato in circa 30', da aggiungere ai benefici ottenuti con gli altri progetti di investimento in corso sulla linea- Il quadruplicamento di una tratta della linea Bologna – Rimini garantirà un signifi



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna
Marche
Abruzzo
Molise
Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Bologna-Imola											x	X				X									
Pesaro-Fano											x	X				X									
Alba Adriatica - Roseto degli Abruzzi											x	X				X									

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto P262: Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica

Ortona	x	X	X
Ulteriori interventi	x	X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
8.700,00	5.000,00	di cui:	5.000,00	0,00	0,00		0,00	0,00	3.700,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
0,00					8.700,00		8.700,00	Nuova esigenza di investimento

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
0,00				5.000,00		5.000,00	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di interventi prioritari. E' in corso il confronto con gli stakeholders per individuare puntualmente gli interventi.

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Bologna-Imola													
Pesaro-Fano													
Alba Adriatica - Roseto degli Abruzzi													
Ortona													
Ulteriori interventi													
	8.700,00	5.000,00	3.700,00	6.960,00	1.740,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.700,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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			
Bologna-Imola		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pesaro-Fano		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alba Adriatica - Roseto degli Abruzzi		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ortona		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ulteriori interventi		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0100: Raddoppio Bari-Taranto

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

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 di completamento riguardano il raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea di 10,5 km circa a doppio binario che si sviluppa in variante rispetto al tracciato attuale ed attraversa i comuni di Bari, Modugno e Bitetto, utilizzando nel tratto terminale lato Bitetto 2 km circa di sede già realizzata. Il nuovo tracciato bypassa l'abitato di Modugno e si sviluppa per quasi tutta la sua estensione in trincea profonda. La velocità di tracciato è 200 km/h, pari a quella prevista per la linea Bari - Taranto, a meno del tratto iniziale, di innesto di circa 1,1 km, che sarà percorso a 100 km/h. Le opere previste:nuovo apparato telecomandabile di Bitetto;2 fermate (Villaggio Lavoratori, Modugno);km 10,5 di nuova linea in variante;Interventi di riambientalizzazione.

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 di 10,5 km circa a doppio binario che si sviluppa in variante rispetto al tracciato attuale ed attraversa i comuni di Bari, Modugno e Bitetto, utilizzando nel tratto terminale lato Bitetto 2 km circa di sede già realizzata. Il nuovo tracciato bypassa l'abitato di Modugno e si sviluppa per quasi tutta la sua estensione in trincea profonda. La velocità di tracciato è 200 km/h, pari a quella prevista per la linea Bari - Taranto, a meno del tratto iniziale, di innesto di circa 1,1 km, che sarà percorso a 100 km/h.

L'intervento prevede un raddoppio in variante della linea Bari-Taranto nella tratta Bitetto-Bari Sant'Andrea di lunghezza pari a circa 10,5 km. E' previsto un nuovo apparato telecomandabile di Bitetto, 2 nuove fermate (Villaggio Lavoratori, Modugno) eInterventi di riambientalizzazione.Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato nei Comuni di Bitetto, Modugno e Bari. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in trincea profonda e presenta 15 gallerie artificiali, 2 viadotti e un'opera scatolare di attraversamento del canale Lamasinata (esistente).

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

L'attivazione è stata conseguita il 26 luglio 2020. Sono in corso le attività di completamento del raddoppio e di dismissione della linea storica.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento della capacità (da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 6 treni/h), in coerenza con i livelli della domanda di TPL cadenzato previsto dall'Accordo Quadro (RFI - Regione Puglia) e con lo sviluppo del traffico merci sul Porto di Taranto.Migliora



	Capacità	X
	Velocità	
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0100: Raddoppio Bari-Taranto

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratte Bari S.Andrea - Bitetto e Castellaneta-Palagianello e interventi di completamento tratte già raddoppiate, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto						X	X	X				X				X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
498,58	498,58	di cui:	253,38	46,32	0,00		198,88	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
498,58							498,58

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
498,58						498,58

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratte Bari S.Andrea - Bitetto e Castellaneta-Palagianello e interventi di completamento tratte già raddoppiate, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto	498,58	498,58	0,00	323,17	175,42	466,65	428,61	398,78	28,04	18,32	12,69	3,65	15,85
	498,58	**498,58**	**0,00**	**323,17**	**175,42**	**466,65**	**428,61**	**398,78**	**28,04**	**18,32**	**12,69**	**3,65**	**15,85**

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 tratte Bari S.Andrea - Bitetto e Castellaneta-Palagianello e interventi di completamento tratte già raddoppiate, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto	J71H92000030008	Esercizio	9-2002	10-2004	11-2004	8-2006	7-2000	7-2009	5-2004	12-2011	5-2002	4-2023	7-2020	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0311A: Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Varianti di tracciato tratta Bivio S.Antonello-Sibari e upgrading prestazionale. La realizzazione delle opere è suddivisa in quattro lotti indipendenti:Lotto 1): Rinnovo linea TE. Potenziamento linea di contatto da 320 a 440 mmq da Castiglione Cosentino a Trebisacce. Lotto 2) e 2.1): Adeguamenti a Piano Regolatore Generale stazioni. 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. Lotto 3): Interventi nelle località Cassano, Tarsia e Torano. Realizzazione di rettifiche di tracciato (circa10,5 km) a Cassano, Torano e Tarsia. Nuova travata metallica di 5 campate per complessivi 260 m sul torrente Esaro Grondo. 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. Lotto 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.

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 circa10,5 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.

L'intervento si sviluppa nella provincia di Cosenza, lungo la linea Metaponto - Sibari - Bivio S. Antonello, e riguarda interventi tecnologici ed infrastratturali lungolinea e in ambito stazione, finalizzati al potenziamento della linea.

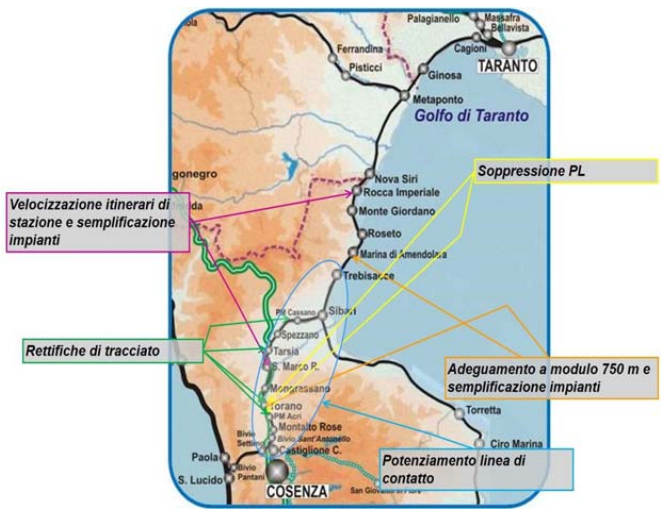
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Tutti gli interventi dei lotti 1-2-2.1-3-4 sono stati attivati e ultimati, ad eccezione di interventi di completamento alla viabilità locale nell'ambito del lotto 4.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi prioritari per il potenziamento della linea Metaponto - Sibari - Cosenza hanno l'obiettivo di incrementare i livelli prestazionali per il traffico merci in adduzione ai porti ed agli scali della regione Calabria (modulo di linea portato a 7



	Capacità	
	Velocità	X
	Accessibilità	
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	X
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0311A: Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corsoda avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
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			X	X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
157,81	157,81	di cui:	15,53	0,00	0,00		142,28	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
157,81							157,81

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
157,81			-4,49		4,49	157,81

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri	157,81	157,81	0,00	127,41	30,40	157,47	148,54	135,56	4,76	6,58	2,78	0,95	1,00
	157,81	**157,81**	**0,00**	**127,41**	**30,40**	**157,47**	**148,54**	**135,56**	**4,76**	**6,58**	**2,78**	**0,95**	**1,00**

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 linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri	J84F05000030001	Esercizio	1-2006	12-2012	4-2011	6-2014	9-2012	7-2014	11-2012	4-2016	8-2013	3-2022	10-2019	n.a.	Concluse	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0311B: Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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 e sono articolati in due distinti interventi. Gli interventi consistono nella realizzazione di una variante di 9 Km tra le stazioni di Montegiordano e Amendolara con gallerie per circa 6 Km.

L'intervento si sviluppa sulla linea Metaponto - Sibari, e riguarda la relizzazione di una variante di tracciato di circa 9 km di cui 6 in galleria . l'intervento è finalizzato a bypassare una zona in frana ed al potenziamento della linea.

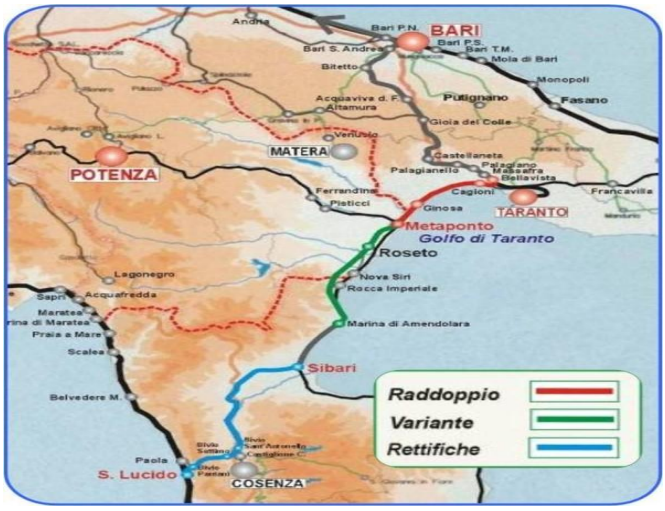
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2006 elaborato ed approvato il progetto preliminare.Intervento sospeso per mancanza di finanziamenti per il completamento della fase progettuale e per la fase realizzativa.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli altri investimenti sull'itinerario Gioia Tauro – Taranto, gli interventi previsti consentiranno di eliminare le criticità infrastrutturali attualmente presenti nei tratti oggetto di intervento ed ottenere un potenziamento della linea in te



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Basilicata

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Variante Montegiordano-Amendolara											X					X			X			X	X		
Rettifiche curve ed adeguamento linea											X					X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0311B: Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello

260,19	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	260,19	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
260,19							260,19

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00						0,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Montegiordano-Amendolara	215,00	0,00	215,00	199,90	15,10	3,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	52,60
Rettifiche curve ed adeguamento linea	45,19	0,00	45,19	40,37	4,82	0,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	260,19	**0,00**	**260,19**	**240,28**	**19,91**	**4,41**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**52,60**

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 Montegiordano-Amendolara	J84F05000030001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	3-2024	10-2025	-	-	1-2026	9-2026	10-2026	10-2031	10-2031	Da avviare	-	-
Rettifiche curve ed adeguamento linea	J84F05000030001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	3-2024	10-2025	-	-	1-2026	9-2026	10-2026	9-2028	3-2028	Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P245: Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi in corso sono compresi nel protocollo di Intesa tra MIT, RFI e Regione Calabria per «l'adeguamento e velocizzazione della linea ferroviaria Jonica, nella tratta Sibari-Melito Porto Salvo», che prevede complessivamente impegni per la realizzazione di interventi per complessivi 397M€.Sono interventi di vario tipo, costituiti da opere civili e rinnovo binari, risanamento acustico, realizzazione di nuovi sottopassi e/o adeguamento di quelli esistenti, potenziamento tecnologico e soppressione PL e interventi di velocizzazione della linea.Inoltre sulla linea fra Lamezia e Catanzaro Lido sono in corso interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico ad oggi formalmente coperti finanziariamente per 221M€.A questi interventi in corso, si propone di aggiungere nuovi interventi del valore complessivo di 300 mln per:L' adeguamento delle opere d'arte su tratte dell'itinerario per l'incremento della velocità massima; L' estensione dell'upgrading Tecnologico su tratte dell'itinerario;La progettazione e realizzazione di una prima fase dell'elettrificazione a sud di Catanzaro Lido.Il completamento della copertura finanziaria per gli interventi fra Lamezia e Catanzaro LidoAdeguamento della Galleria Cutro

Gli interventi previsti si effettuano sulla linea ferroviaria esistente che attraversa l'area costiera orientale della Regione Calabria

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica Tratta Sibari-Melito Porto SalvoIntervento (opere civili): Gli interventi sono in parte in realizzazione e in parte in progettazione. In corso le verifiche delle opere d'arte per l'individuazione degli interventi di adeguamento delle stesse, propedeutici all'istituzione della velocità di rango "C ". Completate le attività di rinnovo con risanamento della massicciata ad esclusione delle macro tratte Locri – Brancaleone e Catanzaro – Montepaone (in corso) e Brancaleone – Melito. Completato l'adeguamento dei PRG delle stazioni di Villapiana , Montegiordano e Trebisacce. In corso PRG della Stazione di Rossano e Botricello.Intervento (sottopassi): Attivati i sottopassi di Villapiana, Trebisacce, Montegiordano e Botricello. In corso la progettazione dei restanti sottopassi.Intervento (interventi di potenziamento tecnologico: Attivato l'ACC di Crotone. In corso gli adeguamenti degli ACEI e le modifiche ai PRG; è stata completata la Progettazione Definitiva degli interventi di Piazzale e Cabina.Intervento (soppressione PL): Chiuso un PL a Catanzaro. Lavori in corso per la chiusura di 8 PL (2 a Cassano all'Ionio e 6 a Sellia Marina). In corso attività negoziale per 2 PL a Montepaone. In corso la progettazione dei restanti PL da chiudere. Sono in corso approfondimenti al fine di una rivisitazione progettuale tesa all'ottimizzazione degli interventi.Potenziamento collegamento Lamezia Terme – Catanzaro Lido -Dorsale JonicaPotenziamento Lamezia Terme – Settingiano: Il PFTE è stato inviato al CSLLPP a novembre 2021 per il parere di competenza. Avviata la procedura di VIA a gennaio 2022. A marzo 2022 sono stati richiesti chiarimenti/integrazioni dal CSLLPP e dal MiTE per le rispettive procedure.Elettrificazione Lamezia Terme – Catanzaro Lido: E' stato acquisito il parere del CSLLPP/CTA. È stata avviata la procedura di VIA a gennaio 2022 e a marzo 2022 il MiTE ha richiesto integrazioni.Elettrificazione Linea Jonica Catanzaro – Crotone – Sibari Il PFTE è stato inviato al CSLLPP a novembre 2021 per il parere di competenza e a marzo 2022 sono stati richiesti chiarimenti dal CSLLPP. È previsto l'adeguamento della galleria Cutro per renderla idonea all'elettrificazione, il PFTE è stato inviato al CSLLPP a novembre 2021 per il parere di competenza e a marzo 2022 sono stati richiesti chiarimenti dal CSLLPP.In corso la realizzazione di blocchi e pali.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Attraverso questa azione saranno incrementati i livelli di affidabilità e regolarità della linea, create le condizioni per ridurre i tempi di percorrenza, potenziati i collegamenti fra linea jonica e linea tirrenica e migliorata l'accessibilità con Lamezi



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P245: Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria				X							X														
Potenziamento tecnologico 1^ fase	X			X							X														
Elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari	X	X		X							X														
Potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido		X		X							X														
Potenziamento Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria / Lamezia Terme	X															X				X					
Completamento elettrificazione linea Jonica				X												X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.049,00	869,00	di cui:	241,00	0,00	368,00	260,00	0,00	0,00	180,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
918,00		-99,00		230,00			1.049,00

Ampliamento del perimetro connesso all'inserimento del completamento dell'elettrificazione della trasversale ionica da Catanzaro Lido a Melito Porto Salvo, lotti 4 (Catanzaro Lido - Roccella Jonica) e 5 (Roccella Jonica - Melito PS).Le riclassifiche sono invece connesse al trasferimento degli interventi di soppressione passaggi a livello nell'ambito del programma nazionale dedicato (vedi A1006) e degli interventi di sviluppo del posto centrale di Reggio Calabria nel programma "Tecnologie per la circolazione" (vedi A2001B)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
918,00		-99,00		50,00		869,00

Le nuove risorse sono destinate ad opere propedeutiche al completamento dell'elettrificazione dell'intera trasversale ionica e specificatamente adopere anticipate dei lotti 4 e 5

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria	208,80	208,80	0,00	224,78	-15,98	142,81	106,07	0,00	30,15	29,88	31,72	15,29	-43,87
Potenziamento tecnologico 1^ fase	117,20	117,20	0,00	111,98	5,22	19,78	12,75	0,00	3,03	5,19	4,35	1,82	2,00
Elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari	148,50	148,50	0,00	102,80	45,70	32,05	20,33	0,00	6,57	8,40	3,76	3,06	6,50
Potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido	166,50	166,50	0,00	156,40	10,10	2,79	1,89	0,41	0,95	0,05	0,27	0,56	2,00
Potenziamento Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria / Lamezia Terme	228,00	228,00	0,00	182,40	45,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	87,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P245: Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido

Completamento elettrificazione linea Jonica	180,00	0,00	180,00	144,00	36,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	180,00
	1.049,00	**869,00**	**180,00**	**922,36**	**126,64**	**197,43**	**141,04**	**0,41**	**40,70**	**43,52**	**40,09**	**20,73**	**233,63**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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				
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria	J57D17000040001	Esecuzione	-	-	11-2018	2-2024	-	-	-	3-2023	-	-	6-2024	-	-	-
Potenziamento tecnologico 1^ fase	J56C17000030001	Esecuzione	-	-	12-2018	-	-	-	-	7-2022	10-2019	12-2025	12-2025	-	-	-
Elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari	J37I12000110001	Progettazione definitiva	-	-	1-2019	7-2022	-	-	10-2022	4-2023	7-2021	6-2026	6-2026	Da avviare	-	-
Potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido	J37I12000110001	Progettazione definitiva	2-2019	3-2022	1-2019	7-2022	4-2023	9-2023	10-2022	4-2023	4-2023	3-2026	3-2026	Da avviare	-	-
Potenziamento Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria / Lamezia Terme		Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Completamento elettrificazione linea Jonica	J54E21004780008	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P225: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice Adriatico-Ionica, nonche il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi.

Le principali realizzazioni riguardano:completamento del potenziamento tecnologico e adeguamento a modulo dell'asse Bologna-Lecce: / In territorio marchigiano gli interventi consistono in: interventi IS tratta Cattolica-Ancona; adeguamento IaP Rimini-Ancona; posa cavo Fibra Ottica Cattolica-Ancona e incremento potenzialità del cavo Fibra Ottica Ancona-P.to D'Ascoli./ In territorio abruzzese gli interventi consistono in: adeguamento IAP Porto D'Ascoli- Montenero e trasferimento Posto Centrale SCC da Bari a Pescara C.le; incremento potenzialità del cavo Fibra Ottica Porto D'Ascoli- Montenero; adeguamento telecomando DOTE Pescara C.le./ tratta Pescara-Termoli-Foggia: velocizzazione mediante minime rettifiche di tracciato e di gallerie, innalzamenti locali di soprelevazione, adeguamento armamento ferroviario e opere d'arte, upgrading tecnologico di alcuni impianti, realizzazione nuovo sistema di distanziamento, adeguamento stazioni e marciapiedi. Realizzazione in 3 fasi funzionali: Francavilla – Ortona; Ortona – Porto di Vasto; Porto di Vasto – Termoli e Pescara PN – Francavilla. Nel suddetto tratto di linea i recuperi di percorrenza sono stimati in 10 minuti./ tratta Foggia - Bari - Brindisi - Lecce: velocizzazione mediante minime rettifiche di tracciato, innalzamenti puntuali di soprelevazione, adeguamento armamento ferroviario e opere d'arte, upgrading tecnologico di alcuni impianti, nuovo sistema di distanziamento, adeguamento stazioni e marciapiedi. Realizzazione per fasi funzionali: Foggia-Trinitapoli; Trinitapol-Molfetta; Molfetta-Bari; Bari Torre a Mare - Mola di Bari; Mola di Bari - Fasano e Fasano - Monopoli; Monopoli - Ostuni e Ostuni - Brindisi. Nel suddetto tratto di linea i recuperi di percorrenza sono stimati in 16 minuti considerando già quelli previsti con l'ACCM. Brindisi-Lecce realizzato nel 2019. Il progetto prevede inoltre l'adeguamento a modulo 750 della stazione di Incoronata.- Interventi diffusi di adeguamento a sagoma, modulo e peso assiale delle linee dell'itinerario Bologna-Bari-Taranto-Gioia Tauro e di tratte afferenti: allungamento modulo Bologna - Faenza - Ravenna, Taranto - Gioia Tauro; adeguamento sagoma linee Bari-Taranto. In programmazione allungamento modulo, adeguamento sagoma e adeguamento peso assiale linee Bari-Brindisi e Taranto - Brindisi

Emilia RomagnaMarcheAbruzzoMolisePugliaBasilicataCalabriaSicilia

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- I lavori per l'adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce sono in corso con un avanzamento al 45% circa.In territorio marchigiano:Gli interventi IS tratta Cattolica-Ancona risultano completati con messe in esercizio.L'Adeguamento IaP Rimini-Ancona risulta completato con messe in esercizio.La Posa cavo Fibra Ottica Cattolica-Ancona e l'incremento potenzialità del cavo Fibra Ottica Ancona-P.to D'Ascoli risulta completato.- Ulteriori interventi per l'adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce Adeguamento IAP Porto D'Ascoli-Montenero: Attività completata.Trasferimento Posto Centrale SCC da Bari a Pescara C.le.: Attività relativa agli apparati di Posto Centrale completata, in corso l'attività di progettazione per le apparecchiature di diagnostica dei posti periferici. Ad oggi la data di attivazione di quest'ultimo intervento è fissata per Ottobre 2022.E' stata emessa nel 2022 una richiesta fondi di 3,2 mln per il finanziamento della 1^ fase (tratta Pescara-Giulianova).L'attività di telecomando DOTE Pescara si è conclusa l'attività negoziale. Attività che verrà avviata nel secondo semestre del 2022.- Ulteriori interventi per l'adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna – Lecce (Completamento potenziamento tecnologico linea Adriatica)Da avviare nel 2022 la progettazione degli interventi.- Velocizzazione Adriatica: completamento upgrading tecnologico linea Adriatica tratta Pescara - Lecce (Termoli - Foggia).Stipulato a marzo 2021 l'appalto dei lavori di cabina. In corso l'approvazione della Progettazione Esecutiva.Approvata la proposta di aggiudicazione a ottobre 2021 per i lavori di piazzale. In pendenza della stipula, avviata la progettazione esecutiva a gennaio 2022.- Velocizzazione Pescara – Foggia - BrindisiIn avvio la campagna di rilievi ed indagini per opere d'arte e TE sulla Pescara – Termoli.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottigliaGli interventi comportano una maggiore regolarità dell'es

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P225: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna
Marche
Abruzzo
Molise
Puglia
Basilicata
Calabria
Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	X		X								X	X			X				X	X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
2.443,41	808,10	di cui:	538,91	35,00	0,00	233,69	0,00	0,50	194,31	541,00	900,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
898,57	-7,70	27,69				1.524,85	2.443,41

Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 5 corridoi TEN-T e linee afferenti.Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro di interventi (CUP J84C20001910001) connessi al Piano

Evoluzione coperture finanziarie

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P225: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

resilienza linee ed impianti sud finanziato dal PNRR (vedi A1004E)

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
765,41	-7,70	27,69		22,70		808,10

Le nuove risorse sono destinate prioritariamente al completamento funzionale degli interventi già avviati (potenziamento tecnologico e adeguamento prestazionale linea Adriatica) e a prime realizzazione di interventi richiesti nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto degli stakeholders

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Pescara-Foggia (PNRR)	178,00	178,00	0,00	142,40	35,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	178,00
Linea Adriatica: potenziamento tecnologico 1^ fase e adeguamento prestazionale 1^ fase (modulo, sagoma)	93,85	85,85	8,00	83,84	10,01	64,55	79,06	54,13	15,83	3,33	7,88	0,12	2,23
Linea Adriatica e collegamento Bari-Taranto-Gioia Tauro: adeguamento prestazionale ulteriore fase (modulo)	57,70	57,70	0,00	46,16	11,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	57,70
Completamento velocizzazione Adriatica (tratta Termoli -Foggia)	50,00	50,00	0,00	24,22	25,78	22,15	6,01	0,00	0,00	0,00	0,16	0,10	7,11
Completamento adeguamento PRG e modulo linea Adriatica (PNRR)	100,00	100,00	0,00	80,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Completamento potenziamento tecnologico linea Adriatica (PNRR)	115,00	67,00	48,00	110,19	4,81	6,43	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,25
Potenziamento Bologna-Rimini (PNRR)	45,90	45,90	0,00	43,53	2,37	25,29	10,64	0,00	0,00	0,00	6,54	3,69	7,00
Piano resilienza PNRR Interventi nelle regioni del Sud	66,28	37,14	29,15	52,43	13,85	53,17	30,92	0,00	0,00	0,00	0,83	39,26	23,83
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti - interventi diffusi	1.736,67	186,51	1.550,16	1.412,91	323,76	160,05	144,16	28,95	40,21	38,08	19,17	20,06	1.344,47
	2.443,41	**808,10**	**1.635,31**	**1.995,69**	**447,71**	**331,64**	**270,98**	**83,08**	**56,04**	**41,42**	**34,59**	**63,23**	**1.726,59**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatico-Ionica	J44E22002770001	140,00	140,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatico-Ionica	J44E22002780009	38,00	38,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Pescara-Foggia (PNRR)		178,00	178,00	100%	0,00	0%	
Completamento SCC Adriatica (PRG e ACC Ancona)	J17I10000040001	73,00	65,00	89%	62,92	97%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med- DOIT Bari	J87D17000050001	20,85	20,85	100%	18,47	89%	Realizzazione
Linea Adriatica: potenziamento tecnologico 1^ fase e adeguamento prestazionale 1^ fase (modulo, sagoma)		93,85	85,85	91%	81,39	95%	
Adeguamento prestazionale Taranto - Gioia Tauro	J54E21004790008	57,70	57,70	100%	0,00	0%	Progettazione
Linea Adriatica e collegamento Bari-Taranto-Gioia Tauro: adeguamento prestazionale ulteriore fase (modulo)		57,70	57,70	100%	0,00	0%	
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatico-Ionica	J24E22000170001	100,00	100,00	100%	0,00	0%	Progettazione
Completamento adeguamento PRG e modulo linea Adriatica (PNRR)		100,00	100,00	100%	0,00	0%	
Completamento potenziamento tecn. linea Adriatica	J34E21001360001	115,00	67,00	58%	6,25	9%	Realizzazione
Completamento potenziamento tecnologico linea Adriatica (PNRR)		115,00	67,00	58%	6,25	9%	
Velocizzazione direttrice Adriatica: completamento upgrading tecnologico tratta Pescara - Lecce (Termoli - Foggia)	J46E19000130001	50,00	50,00	100%	0,26	1%	Progettazione
Completamento velocizzazione Adriatica (tratta Termoli -Foggia)		50,00	50,00	100%	0,26	1%	
Interventi di upgrade tecnologico e prestazionale - DOIT Bari	J84C20001910001	66,28	37,14	56%	37,14	100%	Realizzazione
Piano resilienza PNRR Interventi nelle regioni del Sud		66,28	37,14	56%	43,06	100%	
Upgrading tecnologico linea Adriatica tratta Bologna-Rimini - ulteriore fase	J44C20002260001	45,90	45,90	100%	10,73	23%	Realizzazione
Potenziamento Bologna-Rimini (PNRR)		45,90	45,90	100%	10,73	23%	
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatico-Ionica		1.561,52	11,36	1%	0,00	0%	Progettazione
DOIT BO – upgrading linee merci	J87J18000230001	37,50	37,50	100%	32,29	86%	Realizzazione
DOIT BA – upgrading linee viaggiatori	J87I17000030001	35,05	35,05	100%	30,53	87%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area adriatica	J74H17000600001	21,70	21,70	100%	21,11	97%	In ultimazione
Velocizzazione Adriatica e Upgrading tecnologico DOIT Ancona	J86E19000400001	20,00	20,00	100%	15,14	76%	Realizzazione
Upgrading linea Adriatica - DOIT Ancona	J87J18000270001	20,00	20,00	100%	20,00	100%	In ultimazione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P225: Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Interventi diffusi di upgrading infrastrutturale DOIT Ancona	J87F19000120001	18,70	18,70	100%	7,46	40%	Realizzazione
DOIT AN – Upgrading linee viaggiatori	J87I17000020001	10,50	10,50	100%	10,38	99%	In ultimazione
Upgrading prestazionale linee Adriatica-Ionica - DOIT Bari	J34H16000360001	10,50	10,50	100%	10,50	100%	In ultimazione
Interventi per lo sviluppo del traffico merci - DOIT Ancona	J74H20000990001	1,20	1,20	100%	0,05	4%	Realizzazione
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti - interventi diffusi		1.736,67	186,51	11%	147,46	79%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0119: Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi di Potenziamento Infrastrutturale prevedono ad oggi il raddoppio selettivo di alcune tratte della linea trasversale appenninica Orte – Falconara. Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi:- Raddoppio Spoleto-Campello (regione Umbria) per un'estesa di circa 10 km, dei quali circa 6 km in affiancamento, a partire dalla stazione di Spoleto, e circa 4 in variante in galleria artificiale, fino al ricongiungimento con l'attuale sede raddoppiata in corrispondenza della stazione di Campello. E' prevista inoltre la realizzazione di una nuova SSE a Spoleto.- Raddoppio Fabriano-Posto di Movimento (P.M.) 228 (regione Marche) per un'estesa di circa 4 Km di cui circa 1,9 in galleria.- Raddoppio Castelplanio-Montecarotto (regione Marche) per un'estesa di circa 6 km parte in affiancamento e parte in variante (circa il 50%).

L'intervento di raddoppio Spoleto - Campello (8,5 Km), che ricade nel Comune di Spoleto, si sviluppa su una fascia collinare prevalentemente extraurbano agrario. L'opera è costituita per i primi 5 km da un raddoppio in affincamento al binario esistente mentre per i restanti 3,5 km è costituita prevalentemente da una galleria artificiale in variante di tracciato.L'intervento di raddoppio Castelplanio - Montecarotto (6 Km), che ricade nella Provincia di Ancona, si sviluppa nella valle del fiume Esino in un ambito prevalentemente extraurbano agrario con densità abitative scarse.L'opera è costituita da un raddoppio parte in affincamento al binario esistente e parte in variante di tracciato.

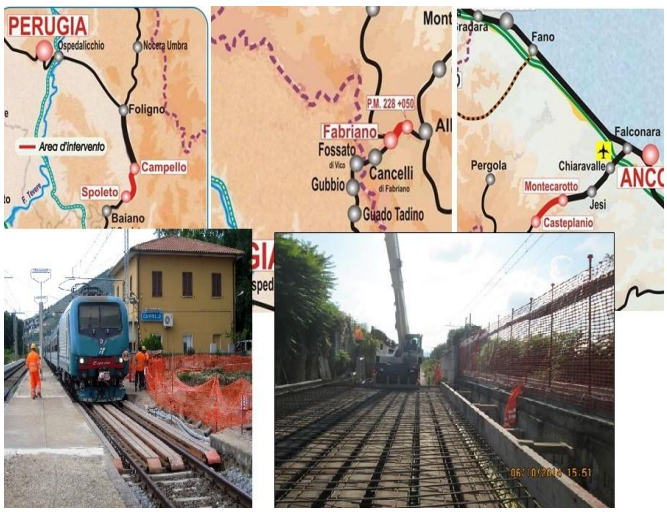
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- Raddoppio Spoleto-Campello: In data 30/12/2020 è stato attivato l'esercizio a singolo binario sulla nuova sede (futuro nuovo binario dispari) della tratta Spoleto – Campello con contestuale dismissione del tracciato storico e soppressione di n. 4 PL e attivazione della nuova galleria S. Giacomo. Al momento, è in corso la realizzazione delle Opere Civili, propedeutiche al completamento dei lavori per il raddoppio della tratta; al contempo è in fase di chiusura la Verifica del Progetto Esecutivo della parte di armamento e trazione elettrica da parte dell'Organismo di Ispezione, ai fini dell'indizione della gara.Inoltre, per quanto concerne la nuova SSE di Spoleto, è in fase d'avvio l'iter autorizzativo a cura del Commissario a seguito dei riscontri del MITE.- Raddoppio Castelplanio-Montecarotto: intervento attivato in data 10.06.2018.- Raddoppio della tratta Fabriano-PM 228: opere attivate in data 20.12.2009.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità sulle tratte oggetto di raddoppio (da 4 a 10 treni/h), funzionali alle relazioni Ancona-Fabriano e Roma-Perugia- Riduzione dei tempi di percorrenza, grazie al miglioramento prestazionale in termini di velocità di tracciato.



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Marche

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica											Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0119: Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0226: Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di una linea a doppio binario tra le stazioni di Terni e Spoleto della lunghezza di circa 22 km, in variante al tracciato attuale, che si svolge quasi interamente in galleria a doppia canna a semplice binario della lunghezza di circa 19 km.L'intervento è incluso nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, nell'ambito dei "Corridoi trasversali e dorsale appenninica - Trasversale ferroviaria Orte-Falconara", nonché nell'intesa generale quadro tra Governo e Regione Umbria, approvata il 24 ottobre 2002 e si avvale delle procedure introdotte dalla legge n. 443/2001 (c.d. Legge Obiettivo).

L'intervento di raddoppio, che ricade nelle provincie di Perugia e Ancona, si sviluppa nella vallata appenninica che congiunge le due località in un ambito prevalentemente extraurbano naturale con densità abitative scarse.. L'opera si sviluppa prevalentemente in variante di tracciato ed in galleria.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In data 19 febbraio 2013 la progettazione definitiva è stata trasmessa da RFI al MIMS per l'avvio della procedura approvativa secondo l'iter previsto per i progetti di Legge Obiettivo che non ha avuto tuttavia seguito per la mancanza di finanziamenti. Nel settembre 2020 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa fra MIMS, Regione Marche, Regione Umbria e RFI per la costituzione di un gruppo di lavoro per il potenziamento e lo sviluppo della direttrice Orte-Falconara con lo scopo di sviluppare una project review sui lotti funzionali mancanti al completo raddoppio della Orte-Falconara. E' in fase di avvio l'adeguamento della Progettazione Definitiva.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente ad altri interventi programmati sulla direttrice Orte-Falconara il progetto mira al miglioramento dei collegamenti passeggeri tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico e alla creazione di un itinerario alternativo merci per i co



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Spoleto-Terni		X									X			X		X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0226: Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
572,00	23,42	di cui:	23,42	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	548,58		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
572,00							572,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
23,42						23,42

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Spoleto-Terni	572,00	23,42	548,58	486,55	85,45	10,96	10,39	10,24	0,58	0,02	0,03	0,00	1,51
	572,00	**23,42**	**548,58**	**486,55**	**85,45**	**10,96**	**10,39**	**10,24**	**0,58**	**0,02**	**0,03**	**0,00**	**1,51**

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 Spoleto-Terni	J61H02000090008	Progettazione definitiva	-	10-2022	3-2006	6-2023	11-2022	6-2023	10-2023	9-2024	10-2024	4-2027	9-2026	In corso	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0296: Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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.L'intervento è previsto prevalentemente in variante di tracciato e in galleria, per una estesa complessiva di 54 km, di cui solo circa 6 km nel territorio della Regione Marche, dal confine con l'Umbria, situato nella galleria di Fossato di Vico, fino alla stazione di Fabriano.

L'intervento di raddoppio, che ricade nelle provincie di Perugia e Terni, si sviluppa in una vallata dell'Appennino Umbro-Marchigiano in un ambito prevalentemente extraurbano naturale con densità abitative scarse.. L'opera si sviluppa prevalentemente in variante di tracciato ed in galleria.

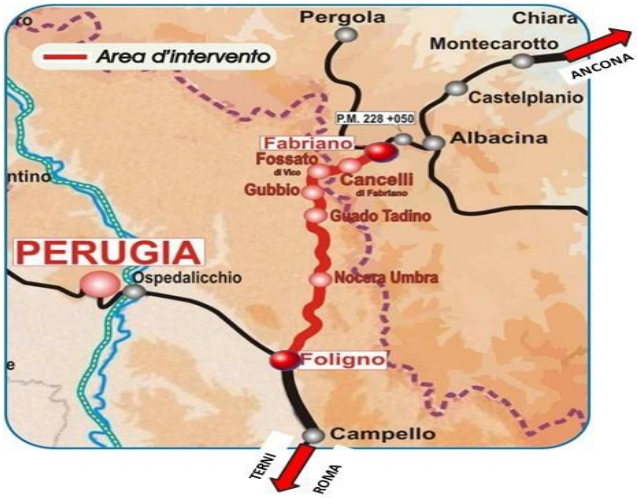
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Il progetto preliminare è stato inviato al MIT 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. Attualmente, in esito alle attività del GdL istituito a seguito del protocollo sottoscritto nel 2020, si prevedono interventi di tipo tecnologico finalizzato alla velocizzazione della tratta, sia di tipo infrastrutturale «leggero» attraverso puntuali rettifiche di tracciato, nonché interventi mirati di PRG nelle stazioni di Gualdo Tadino e Nocera.Per tali interventi, ad oggi non finanziati, è necessario procedere alla acquisizione delle risorse economiche necessarie.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente ad altri interventi programmati sulla direttrice Orte-Falconara il progetto mira al miglioramento dei collegamenti passeggeri tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico e alla creazione di un itinerario alternativo merci per i co



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Marche

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Foligno-Fabriano		X									X				X	X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0296: Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.918,50	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	1.918,50		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.918,50							1.918,50

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00						0,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Foligno-Fabriano	1.918,50	0,00	1.918,50	1.817,00	101,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.827,90
	1.918,50	**0,00**	**1.918,50**	**1.817,00**	**101,50**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.827,90**

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 Foligno-Fabriano	J31J05000030001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	7-2027	1-2029	-	-	2-2029	1-2030	1-2030	2-2039	7-2039	In corso	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0298: Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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.Il raddoppio interessa un'estesa di circa 21 km e si sviluppa prevalentemente in variante ed in galleria. La soluzione progettuale adottata tiene conto delle problematiche ambientali delle zone attraversate. La realizzazione dell'intervento potrà essere effettuata per fasi funzionali.

L'intervento di raddoppio, che ricade nella Provincia di Ancona, si sviluppa in una vallata dell'Appennino Umbro-Marchigiano in un ambito prevalentemente extraurbano naturale. L'opera si sviluppa prevalentemente in variante di tracciato ed in galleria.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

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 del MiBAC, era stata elaborata una nuova soluzione progettuale giudicata positivamente senza però determinare la conclusione dell'iter approvativo per mancanza di finanziamenti.Attualmente, in esito alle attività del GdL ed a seguito dell'inserimento in PNRR, si è proceduto alla elaborazione del PFTE opportunamente aggiornato ai nuovi input funzionali ed ai nuovi standard infrastrutturali e tecnologici intervenuti nonché alle nuove normative emanate.Il PFTE prevede un nuovo collegamento tra Castelplanio e il PM228 in variante con shunt di Albacina; la realizzazione dell'intervento sarà per fasi funzionali suddivise in 3 Lotti:Lotto 1 – PM 228 – Genga:PFTE in fase di completamento.Lotto 2 – Genga – Serra S. Quirico:Concluso il PFTE è stato inviato al CSLLPP a gennaio 2022. Avviata la CdS. In corso d'avvio il Dibattito Pubblico.Lotto 3 – Serra S. Quirico – Castelplanio:PFTE completato e sono in fase di avvio le relative attività di verifica.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli altri interventi prioritari programmati sulla direttrice:- Recupero di percorrenza fino a circa 20' (previa verifica opere d'arte), per alcuni servizi Roma-Ancona grazie ad una prima fase di interventi infrastrutturali e tecnologici- Mig



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Lotto 2: Raddoppio Bivio Nord Albacina - Serra San Quirico	X	X									X			X		X				X				
Lotto 1: nuovo collegamento PM228 - nuovo Bivio Nord Albacina	X	X									X			X		X				X				

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0298: Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina

Lotto 3: Raddoppio Serra San Quirico - Castelplanio X X X X X X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.112,00	775,00	di cui:	336,56	0,00	0,00	438,44	0,00	0,00	337,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
573,10			538,90				1.112,00

L'incremento del costo del progetto è conseguente all'esito dell'aggiornamento delle precedenti progettazioni che tiene conto del nuovo quadro normativo, delle interferenze per le mutate condizioni di viabilità e per la realizzazione della nuova Stazione di Genga per la quale erano originariamente previsti solo interventi relativi al piano del ferro mentre adesso è prevista in viadotto scatolare.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
438,44				336,56		775,00

Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione del lotto 3 Serra S.Quirico-Castelplanio

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Lotto 2: Raddoppio Bivio Nord Albacina - Serra San Quirico	445,00	445,00	0,00	79,43	365,57	4,43	2,88	0,00	0,00	0,00	0,00	2,62	-663,50
Lotto 1: nuovo collegamento PM228 - nuovo Bivio Nord Albacina	337,00	0,00	337,00	269,60	67,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	337,00
Lotto 3: Raddoppio Serra San Quirico - Castelplanio	330,00	330,00	0,00	264,00	66,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	330,00
	1.112,00	**775,00**	**337,00**	**613,03**	**498,97**	**4,43**	**2,88**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2,62**	**3,50**

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				
Lotto 2: Raddoppio Bivio Nord Albacina - Serra San Quirico	J21J05000000001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	7-2022	3-2023	-	-	12-2026	In corso	Da avviare	Da avviare
Lotto 1: nuovo collegamento PM228 - nuovo Bivio Nord Albacina	J21J05000000001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lotto 3: Raddoppio Serra San Quirico - Castelplanio	J21J05000000001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I175: Raddoppio PM 228-Albacina

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede il raddoppio della tratta attualmente a singolo binario dal PM 228 alla stazione di Albacina, da cui sfiocca la linea verso Civitanova sempre a semplice binario, per una estesa di circa 4, 2 km.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In esito alle attività del GdL ed a seguito dell'inserimento in PNRR, si è proceduto alla elaborazione del PFTE opportunamente aggiornato ai nuovi input funzionali ed ai nuovi standard infrastrutturali e tecnologici intervenuti nonché alle nuove normative emanate.E' in fase di avvio l'iter autorizzativo sul PFTE.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli altri interventi programmati sulla direttrice:- Recupero di percorrenza fino a circa 20' (previa verifica opere d'arte), per alcuni servizi Roma-Ancona grazie ad una prima fase di interventi infrastrutturali e tecnologici- Miglioramento



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio PM 228-Albacina	X	X			X						X			X						X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
130,00	130,00	di cui:	94,44	0,00	0,00	35,56	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I175: Raddoppio PM 228-Albacina

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
50,00			80,00				130,00

L'incremento del costo a vita intera del Progetto è dovuto a:inserimento di due posti di manutenzione (binari, piazzali e viabilità di accesso) rispettivamente collocati a PM 228 e in prossimità dell'impianto di Albacina necessari anche per il tratto di raddoppio da PM 228 - Castelplanio;maggiori costi per criticità idrauliche;nuove viabilità necessarie a ricucire il territorio;un nuovo sovrappasso in stazione di Albacina, in luogo al sottopasso previsto nello studio fattibilità iniziale, per tener conto delle problematiche idrauliche.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
50,00				80,00		130,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio PM 228-Albacina	130,00	130,00	0,00	14,29	115,71	0,90	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	1,20
	130,00	**130,00**	**0,00**	**14,29**	**115,71**	**0,90**	**0,19**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,18**	**1,20**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 PM 228-Albacina	J44D20000060009	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	11-2022	4-2023	-	-	12-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P239: Velocizzazione tratte Orte-Falconara

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nell'upgrade tecnologico per la velocizzazione delle tratte Falconara-Castelplanio, Fabriano-Foligno, Foligno-Spoleto e Terni-Orte, attualmente in Bca, con il nuovo sistema ERTMS L2

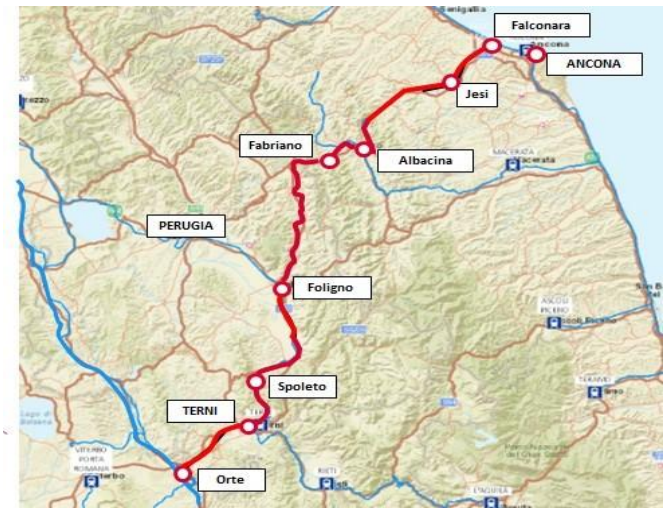
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Bretella Interconnessione del lotto 1a AV SA-RC: Acquisito il parere del CSLLPP sul PFTE a febbraio 2022. In corso iter autorizzativo.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento dei livelli di regolarità e velocizzazione fino a circa 20', previa verifica opere d'arte, per alcuni servizi Roma-Ancona.



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Marche

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie	X	X									X			X					X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
36,00	36,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	36,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P239: Velocizzazione tratte Orte-Falconara

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
36,00							36,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
36,00						36,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie	36,00	36,00	0,00	33,33	2,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,09
	36,00	**36,00**	**0,00**	**33,33**	**2,67**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2,09**

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			
Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie	J64E21000110008	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	9-2022	5-2023	-	-	-	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P240A: Roma-Pescara fasi

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto è relativo ad ulteriori lotti funzionali degli interventi di 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. Gli interventi consistono nel completamento del programma di velocizzazione della linea Roma-Pescara mediante raddoppi e varianti di tracciato nelle tratte comprese tra Guidonia e Manoppello.

Nello specifico il progetto prevede il raddoppio e la velocizzazione delle seguenti tratte:Lotto 1: Interporto d'Abruzzo - Manoppello (raddoppio 6,5 km in affiancamento) con velocità massima di 160 km/h;Lotto 2: Manoppello - Scafa (raddoppio 8 km; 2,75 km in affiancamento 5,15 in variante) con velocità massima di 160 km/h;Lotto 3: Pratola Peligna - Sulmona (raddoppio ca. 5,6 km) con velocità massima di 160 km/h;Lotto 4: Avezzano - Tagliacozzo (raddoppio ca. 15 km in variante alla linea attuale) per una velocità 200 km/h e pendenza massima del 23 ‰.Nell'ambito del progetto sono previsti altresì interventi di PRG stazione di Alanno nuovo binario tronco per gli attestamenti dei servizi regionali da/per Pescara e interventi di PRG di Sulmona.

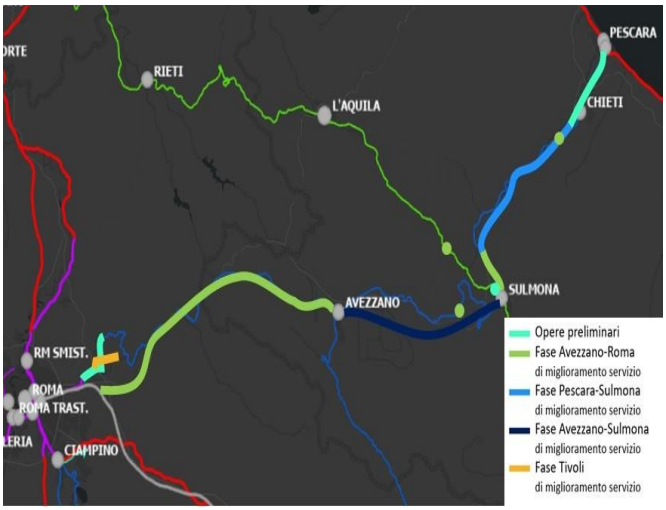
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Lotti 1 e 2 (Scafa – Manoppello – Interporto d'Abruzzo): PFTE inviato al CSLLPP a dicembre 2021; avviato Iter per archeologia preventiva a gennaio 2022. Avviata l'indizione del Dibattito Pubblico.A marzo 2022 è stata convocata la CdS, e nell'ambito della stessa confluiranno anche gli esiti del Dibattito Pubblico e le osservazioni ivi raccolte. Sul progetto è stato inoltre avviato a gennaio u.s., il procedimento di VIA.La conclusione dell'iter autorizzativo è prevista per giugno 2022.Lotto 3 (Sulmona - Pratola Peligna) e Lotto 4 (Tagliacozzo – Avezzano):PFTE in fase di completamento;

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi prioritari consentiranno:- velocizzazione fino a 5' per alcuni servizi- miglioramento della regolarità per alcuni serviziUnitamente a tutti gli altri interventi programmati sull'itinerario:- Riduzione tempi di percorrenza: Roma-Pescara



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Tagliacozzo-Avezzano	X	X									X		X			X									
Raddoppio tratta Sulmona-Pratola Peligna	X	X									X		X			X									

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P240A: Roma-Pescara fasi

| | | |

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0307A: Roma-Pescara - ulteriore fasi

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito del programma di interventi di 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.

Gli interventi sono così articolati:- Lotto 1. Raddoppio della Pescara Porta Nuova (e) – P.M. San Giovanni Teatino (i), con rettifiche puntuali di tracciato e l'adeguamento a PRG di PM San Giovanni Teatino con modulo a 750m, nonché l'adeguamento a standard TPL (250m/H55) delle fermate di Pescara San Marco e Pescara Aeroporto e l'eliminazione del PL al km 5+879.- Lotto 2. Raddoppio della P.M. san Giovanni Teatino (e) – Chieti (e), l'adeguamento al raddoppio ed a standard TPL (250m/H55) della fermata di Chieti Madonna delle Piane.- Lotto 3. raddoppio Chieti (i) – Interporto d'Abruzzo (i).

Le aree interessate dall'intervento ricadono nella fascia collinare-costiero abruzzese, posta ad Est della catena appenninicaLotto 1: Raddoppio della tratta Pescara Porta Nuova (e) – P.M. San Giovanni Teatino: il raddoppio della sede viene realizzato per fasi, in parte a destra e in parte a sinistra del binario esistente E' presente la fermata di San Marco da adeguare a raddoppio e la realizzazione della nuova fermata ferroviaria Aeroporto, con annesso parcheggio e viabilità di collegamento al tessuto urbano esistente.E' previsto il nuovo Posto di Movimento (PM) di San Giovanni Teatino; la sede ferroviaria è costituita da due binari di corsa ed una precedenza. Lotto 2: Raddoppio della tratta P.M. San Giovanni Teatino – Chieti: il raddoppio ferroviario viene realizzato per fasi. In tale tratto sono presenti opere di scavalco dell'Autostrada Adriatica e dello svincolo di uscita dell'Asse Attrezzato Industriale. si realizza un tratto di linea in variante di tracciato (Variante di San Martino) caratterizzato dalla presenza di un viadotto ferroviario a 4 cassoncini (VI06) e da uno in acciaio-calcestruzzo a campata singola (VI07). E' presente la fermata Madonne delle Piane da adeguare a raddoppio. Lotto 3: Raddoppio della tratta Chieti - Interporto Val Pescara: Il raddoppio ferroviario viene realizzato in sede in stretto affiancamento. Dal punto di vista altimetrico il tracciato di progetto ripercorre l'andamento di quello della linea storica. Il raddoppio della sede si sviluppa quasi interamente in rettifilo ad eccezione della curva planimetrica iniziale. Sono presenti due vincoli planimetrici: 1) cavalcaferrovia dell'Asse Attrezzato Industriale e 2) cavalcaferrovia del raccordo di ingresso all'autostrada Roma-Pescara. In quest'ultimo tratto sono state inserire tre curve planimetriche con raggi tali da permettere la velocità di percorrenza di 140 km/h e consentire inserimento del raddoppio preservando l'opera esistente e limitandone il tratto a distanza ridotta dalla linea esistente.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Lotto 0 (III binario Pescara PN - Pescara C.le): In corso il completamento dei lavori relativi alle opere civili. È di prossimo avvio la progettazione per il completamento del progetto.Lotti 1 (Pescara PN – San Giovanni Teatino), Lotto 2 (San Giovanni Teatino – Chieti) e Lotto 3 (Chieti – Interporto D'Abruzzo): PFTE inviato al CSLLPP a marzo 2021 dopo aver fornito ulteriore documentazione integrativa; si è in attesa del relativo parere. Inviata Istanza VIA al MITE ad aprile 2021. Sono in corso le attività finalizzate alla verifica preventiva dell'interesse archeologico.In data 15/02/2022 è pervenuto il parere del CSLLPP in cui hanno ritenuto "improcedibile l'analisi del progetto ai fini del richiesto parere di competenza, con la conseguente restituzione degli atti al proponente". Tale intervento, essendo inserito nell'asse ferroviario Roma – Pescara, e ricompreso nell'allegato IV del DL 77/2021, dovrà essere sottoposto all'iter autorizzativo disciplinato dall'art. 44 della suddetta norma. Nello specifico, in assenza della previa acquisizione del parere del CSLLPP, il progetto, adeguato alle Linee Guida emesse dal CSLLPP, sarà inviato contestualmente al CSLLPP per acquisire il parere del Comitato Speciale del medesimo Consiglio, nonché alla Commissione Nazionale del Dibattito Pubblico per l'avvio del relativo procedimento. Lotto 4 (PRG e ACC di Chieti): Progetto definitivo completato.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento della capacità da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h con possibilità di istituire un servizio cadenzato tra Pescara e l'entroterra e di rendere «metropolitano» il servizio tra Pescara e Chieti, relazione interessata anche da pendo



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0307A: Roma-Pescara - ulteriore fasi

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP				Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratte Interporto d'Abruzzo-Chieti-Pescara		X			X						X	X				X				X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
601,74	601,74	di cui:	601,74	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
602,00			-0,26				601,74	Adeguamento delle stime di costo

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
521,74				80,00		601,74	Le nuove risorse sono destinate all'avvio della fase realizzativa del raddoppio della tratta Chieti-Interporto d'Abruzzo

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratte Interporto d'Abruzzo-Chieti-Pescara	601,74	601,74	0,00	567,10	34,64	24,62	16,89	6,10	4,48	5,92	4,87	1,35	1,51
	601,74	**601,74**	**0,00**	**567,10**	**34,64**	**24,62**	**16,89**	**6,10**	**4,48**	**5,92**	**4,87**	**1,35**	**1,51**

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 tratte Interporto d'Abruzzo-Chieti-Pescara	J31H96000000021	Progettazione definitiva	10-2005	4-2022	10-2017	4-2022	-	-	11-2022	6-2023	10-2021	9-2029	2-2030		Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P240B: Roma-Pescara completamento

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nella realizzazione di:- nuovo collegamento Roma-Tagliacozzo- raddoppio della linea Roma-Pescara nelle tratte Avezzano-Sulmona e Pratola Peligna-Scafa.

Nello specifico il progetto prevede:- Pratola Peligna–Scafa: raddoppio prevalentemente in variante di circa 25 km, per una velocità massima pari a 160 km/h. E' prevista lo spostamento della stazione di Torre de'Passeri e dismissione delle stazioni di Bussi e Popoli;- Roma (Corcolle)–Tagliacozzo: nuova linea di circa 53 km di cui circa 40 km in galleria, per una velocità massima pari a 200 km/h e una pendenza massima del 21 ‰;- Avezzano – Sulmona: nuova linea a semplice binario di circa 33 km di cui circa 18 in galleria, per una velocità massima pari a 200 km/h.

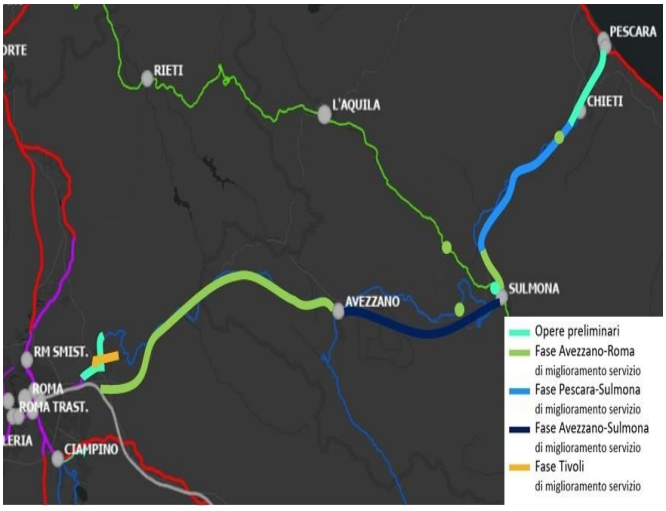
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso Studio di Fattibilità

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente a tutti gli altri interventi programmati sull'itinerario:- Riduzione tempi di percorrenza: Roma-Pescara in circa 2h rispetto agli attuali 3h20', con un minor tempo di percorrenza fino a 80' (al completamento dell'intero progetto)- Incremento



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nuova linea Roma-Tagliacozzo		X									X		X			X									
Raddoppio tratte Avezzano-Sulmona e Pratola Peligna-Scafa		X									X		X			X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P240B: Roma-Pescara completamento

5.230,00	10,00	di cui:	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	5.170,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
5.230,00							5.230,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00				10,00		10,00

Le nuove risorse sono destinate all'avvio del PFTE delle fasi di completamento (lotti Roma-Tagliacozzo, Avezzano-Sulmona e Pratola-Scafa)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova linea Roma-Tagliacozzo	2.600,00	10,00	2.590,00	2.596,90	3,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	620,45
Raddoppio tratte Avezzano-Sulmona e Pratola Peligna-Scafa	2.630,00	0,00	2.630,00	2.626,90	3,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	627,61
	5.230,00	**10,00**	**5.220,00**	**5.223,80**	**6,20**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.248,07**

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 Roma-Tagliacozzo	J84E21001320008	Valutazione di fattibilità alternative progettuali (in altro intervento CdP)	-	-	1-2023	-	-	-	10-2024	4-2025	5-2025	5-2033	5-2033	-	-	-
Raddoppio tratte Avezzano-Sulmona e Pratola Peligna-Scafa	J84E21001320008	Valutazione di fattibilità alternative progettuali (in altro intervento CdP)	-	-	1-2023	-	-	-	10-2024	4-2025	5-2025	5-2033	5-2033	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0284: Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto costituisce il primo segmento dell'itinerario Napoli Bari e concretizza, inserendosi nella nuova stazione di Napoli Afragola, l'integrazione delle linee storiche con il sistema di alta velocità. Gli interventi consistono nella realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Cancello per un'estesa complessiva di 15,5 km con velocità di 130 Km/h, 3 nuove fermate ('Casalnuovo' punto di interscambio con la linea Circumvesuviana, 'Afragola' per interscambio con il sistema AV/AC e rete Circumvesuviana e 'Marziasepe' a servizio del Polo Commerciale "Le porte di Napoli"), 1 nuova Stazione ('Acerra' con l'innesto del raccordo ferroviario di Pomigliano) e un nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione, con Posto Centrale a Napoli, permettendo, fra l'altro, di sopprimere tutti i 12 passaggi a livello presenti lungo la tratta storica, con un miglioramento complessivo della viabilità dell'area.

L'intervento prevede la realizzazione di circa 15,5 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Acerra e di due nuove fermate di Casalnuovo e Marziasepe. Inoltre è previsto l'attrezzagio tecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Casoria, Casalnuovo, Afragola, Acerra e Cancello rientranti all'interno della Città Metropolitana di Napoli.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso la realizzazione delle opere.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: - l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora);- la riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 45' per i servizi lungo percorso sulla re



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Variante Napoli-Cancello	X	X		X	X		X	X	X		X	X				X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0284: Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
848,00	848,00	di cui:	175,47	0,00	506,00		165,73	0,80	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
848,00							848,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
848,00						848,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Napoli-Cancello	848,00	848,00	0,00	549,73	298,27	740,98	365,62	161,14	41,09	61,11	68,50	74,53	79,00
	848,00	**848,00**	**0,00**	**549,73**	**298,27**	**740,98**	**365,62**	**161,14**	**41,09**	**61,11**	**68,50**	**74,53**	**79,00**

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 Napoli-Cancello	J61H94000000011	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	7-2016	2-2017	-	-	6-2024	Conclusa	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0279A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nel raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino per un'estesa di circa 16 Km, sviluppandosi in completa variante tra Cancello 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 della variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni e il collegamento con l'impianto di Marcianise Scalo.

L'intervento prevede la realizzazione di circa 16 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Valle di Maddaloni e Dugenta/Frasso oltre alle interconnessioni ferroviarie per collegare l'interporto di Marcianise/Maddaloni e la linea RM-NA via Cassino. Inoltre è previsto l'attrezzagio tecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Caserta e Dugenta/Frasso. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Maddaloni, Valle di Maddaloni, Sant'Agata dei Goti e Dugenta rientranti all'interno delle Province di Caserta e di Benevento.

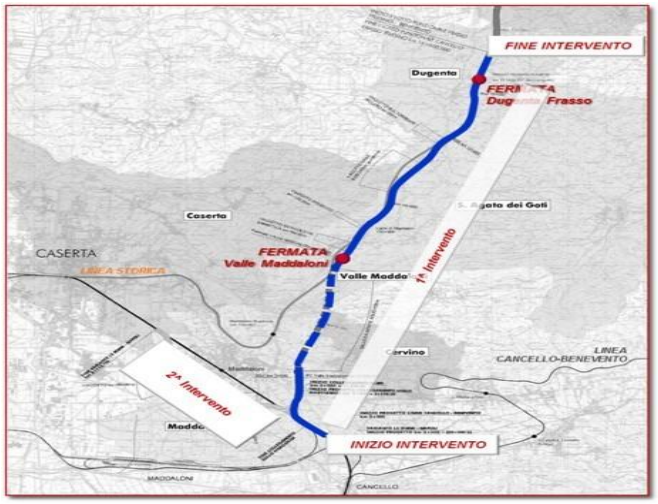
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso la realizzazione delle opere.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: - l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora);- la riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 45' per i servizi lungo percorso sulla re



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nuovo collegamento Cancello-Frasso Telesino	X	X		X	X		X	X	X		X	X				X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
598,52	598,52	di cui:	124,71	0,00	300,00		173,51	0,30	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0279A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
598,52							598,52

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
598,52						598,52

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuovo collegamento Cancello-Frasso Telesino	598,52	598,52	0,00	437,38	161,14	526,23	295,51	35,24	16,17	53,42	71,62	89,95	97,24
	598,52	**598,52**	**0,00**	**437,38**	**161,14**	**526,23**	**295,51**	**35,24**	**16,17**	**53,42**	**71,62**	**89,95**	**97,24**

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				
Nuovo collegamento Cancello-Frasso Telesino	J41H01000080008	Esecuzione	-	2-2013	12-2014	3-2016	6-2015	6-2021	-	-	1-2018	12-2023	12-2023	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0279B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

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.La realizzazione dell'intervento è articolata in tre Lotti funzionali:1° lotto funzionale: Frasso Telesino – Telese;2° lotto funzionale: Telese – S. Lorenzo Maggiore;3° lotto funzionale: S. Lorenzo Maggiore – Vitulano.

L'intervento prevede la realizzazione di circa 30 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Amorosi, Telese, Solopaca, San Lorenzo Maggiore e Ponte/Casalduni. Inoltre è previsto l'attrezzagio tecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Dugenta/Frasso e Vitulano (Benevento). L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Dugenta, Amorosi, Telese, Solopaca, Guardia Sanframondi, San Lorenzo Maggiore, Ponte e Benevento, rientranti all'interno della Provincia di Benevento.

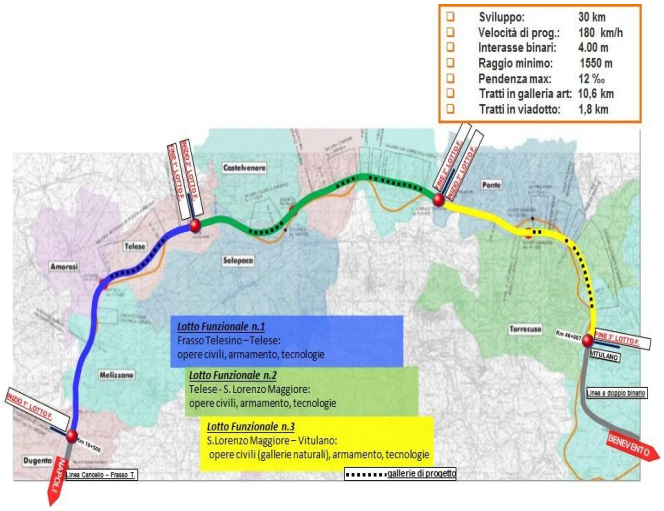
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Per il 1° Lotto Frasso Telesino – Telese: E' in corso la realizzazionePer il 2° e 3° Lotto Telese – S. Lorenzo, S. Lorenzo – Vitulano: E' in corso la realizzazione

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: - l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora);- la riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 45' per i servizi lungo percorso sulla re



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
1° lotto: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Telese	X	X		X		X				X	X				X			X					
2° lotto: Raddoppio tratte Telese-S.Lorenzo Maggiore-Vitulano	X	X		X		X				X	X				X			X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0279B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.091,48	1.091,48	di cui:	855,48	0,00	236,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.091,48							1.091,48

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1.091,48						1.091,48

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1° lotto: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Telese	404,48	404,48	0,00	299,65	104,84	312,73	108,68	9,74	6,87	2,64	4,93	22,44	61,13
2° lotto: Raddoppio tratte Telese-S.Lorenzo Maggiore-Vitulano	687,00	687,00	0,00	581,39	105,61	561,17	99,49	0,00	0,00	0,00	0,00	2,10	33,23
	1.091,48	**1.091,48**	**0,00**	**881,03**	**210,45**	**873,90**	**208,17**	**9,74**	**6,87**	**2,64**	**4,93**	**24,54**	**94,36**

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: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Telese	J41H01000080008	Esecuzione	-	6-2019	10-2016	6-2019	-	-	-	-	8-2019	8-2024	4-2025	In corso	-	-
2° lotto: Raddoppio tratte Telese-S.Lorenzo Maggiore-Vitulano	J41H01000080008	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2020	11-2025	7-2026	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0099B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede il raddoppio della tratta Bovino – Orsara per un'estesa di circa 12 km, e si sviluppa sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato. E' prevista la dismissione delle due stazioni di Bovino ed Orsara.Nella seduta del 22/12/17 il CIPE (Delibera n.98) ha approvato la rimodulazione della programmazione 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione, integrando il finanziamento dell'intervento per ulteriori 501M€. In data 9/6/2018 è stata pubblicata la suddetta Delibera CIPE. La tratta è tutta finanziata.

L'intervento prevede la realizzazione di circa 12 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario. Inoltre è previsto l'attrezzaggiotecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Orsara e Bovino. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Montaguto (nella provincia di Avellino), Orsara di Puglia e Bovino (nella provincia di Foggia) tra la Regione Campania e la Regione Puglia.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Progettazione esecutiva ultimata, in corso la verifica.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: - l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora);- la riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 45' per i servizi lungo percorso sulla re



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Orsara-Bovino	X	X			X		X	X	X		X	X				X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
561,80	561,80	di cui:	60,43	0,00	501,00		0,37	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0099B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
561,80							561,80

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
561,80						561,80

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Orsara-Bovino	561,80	561,80	0,00	481,15	80,66	415,70	127,68	8,25	6,96	4,36	0,05	0,02	7,59
	561,80	**561,80**	**0,00**	**481,15**	**80,66**	**415,70**	**127,68**	**8,25**	**6,96**	**4,36**	**0,05**	**0,02**	**7,59**

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 Orsara-Bovino	J41H92000000008	Esecuzione	7-2017	3-2018	12-2017	9-2020	-	-	-	-	-	-	12-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0099A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede il raddoppio, prevalentemente in variante, per un estesa di circa 23 Km, 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.

L'intervento consiste nella realizzazione di circa 23 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione delle stazioni di Ponte Albanito e Bovino. Inoltre è previsto l'attrezzaggiotecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Cervaro e Bovino. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Foggia, Troia e Bovino nella provincia di Foggia.

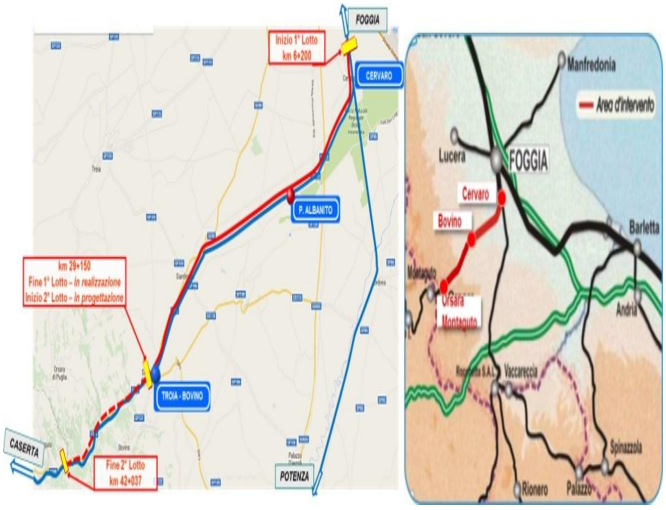
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Intervento attivato nel 2017.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: - l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora);- la riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 45' per i servizi lungo percorso sulla re



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Bovino-Cervaro		X	X		X		X	X	X		X	X				X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
263,40	263,40	di cui:	53,82	0,00	76,20		133,38	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0099A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
263,40							263,40

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
263,40						263,40

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Bovino-Cervaro	263,40	263,40	0,00	209,65	53,74	259,60	250,65	235,87	11,47	4,32	2,08	2,88	0,95
	263,40	**263,40**	**0,00**	**209,65**	**53,74**	**259,60**	**250,65**	**235,87**	**11,47**	**4,32**	**2,08**	**2,88**	**0,95**

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 Bovino-Cervaro	J41H92000000008	Esercizio	-	-	2-2014	1-2017	2-2014	11-2017	8-2004	5-2015	10-2005	3-2019	6-2017	Conclusa	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0099C: Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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.

L'intervento consiste nella realizzazione di circa 20 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Vitulano, Paduli e Apice. Inoltre è realizzato l'attrezzaggio tecnologico della tratta con BCA. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Benevento, Paduli e Apice.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Interventi ultimati

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della regolarità della circolazione





Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice							X				X	X				X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, POIN-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
19,95	19,95	di cui:	19,95	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0099C: Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
19,95							19,95

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
19,95						19,95

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice	19,95	19,95	0,00	19,41	0,53	19,12	18,59	18,84	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00
	19,95	**19,95**	**0,00**	**19,41**	**0,53**	**19,12**	**18,59**	**18,84**	**0,00**	**0,00**	**0,28**	**0,00**	**0,00**

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				
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice	J41H92000000008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2000	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P072: Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'azione 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.

Le principali realizzazioni riguardano:- PRG e ACC Napoli: gli interventi prevedono il rinnovo tecnologico dell'attuale apparato di stazione, nonché interventi di PRG per il raddoppio del binario di collegamento tra IDP e Napoli C.le.- Potenziamento tecnologico nodo di Napoli fase 2: estensione del sistema di comando e controllo della circolazione su tratte del Nodo caratterizzate da apparati e sistemi di esercizio vetusti, nonché upgrade dei sistemi esistente . Gli interventi interessano le tratte Salerno – Battipaglia e Sparanise – 2° bivio Caserta Nord – Caserta e 2^ bivio Caserta Nord, con rinnovo degli apparati delle stazioni di Capua e di S. Maria Capua a Vetere nonché realizzazione di alcuni interventi puntuali di adeguamento del PRG.- 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.- PRG e ACC Lecce: interventi di modifica al PRG di stazione di Lecce; nuovo apparato ACCM Brindisi – Lecce comprensivo dei PPM di Lecce, Surbo, Squinzano e Brindisi; nuovo sistema di distanziamento BAcf banalizzato 2/2 con emulazione RSC gestito dall'ACCM Brindisi – Lecce con soppressione del posto di servizio di Tuturano; interventi di adeguamento dei locali tecnologici nel Posto Centrale di Bari Lamasinata propedeutici all'inserimento del nuovo apparato; nuovo apparato ACCM Brindisi – Fasano.- Bretella di Foggia: ripristino della bretella di Incoronata di raccordo fra le linee ferroviarie Foggia–Bari e Foggia-Napoli. I lavori conistono in: ripristino della sede ferroviaria (circa 1,6 km) e relativo attrezzaggio tecnologico, interventi sugli impianti tecnologici nella stazione di Foggia e delle tratte adiacenti, realizzazione delle opere civili connesse e delle opere di compensazione ambientale (realizzazione di un sottovia come opera sostitutiva di due passaggi a livello e nuove viabilità complanari e di accesso ai fondi interclusi, sistemazione a verde di un "Regio Tratturo" interessato dalle opere come intervento di mitigazione prescritto dalla Regione Puglia in ambito di Conferenza dei Servizi).- Velocizzazione Napoli-Bari: implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima sulla tratta Barletta – Bari PN compresa sia nell'itinerario Napoli – Bari che nella Direttrice Adriatica. L'intervento prevede di conseguire l'incremento della velocità attraverso l'adozione di un sistema di distanziamento innovativo del tipo BAcf con emulazione della ripetizione dei segnali in cabina a 5 codici nella tratta Barletta-Bari PN avente un'estesa di circa 52 km.- Velocizzazione Bari-Lecce: L'intervento consiste, prevalentemente, nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima sulle principali tratte dell' itinerario Bari-Lecce. In particolare le tratte oggetto di intervento con relativo ordine di priorità sono: Priorità 1: Progettazione e realizzazione del nuovo sistema di distanziamento elettromeccanico banalizzato tra Bari C.le e Bari Torre a Mare idoneo alla trasformazione in fermata della stazione di Bari Parco Sud. Priorità 2: Trasformazione dell'ACEI di Fasano in PP-ACC nell'ambito del sistema multistazione Bari Torre a Mare – Lecce dotato di sistema di distanziamento del tipo Blocco Automatico a 5 codici (idoneo alla VMax=200km/h) Priorità 3: Progettazione e realizzazione di impianti di Informazione al pubblico a standard IeC sulla tratta Brindisi – Lecce. Priorità 4: Interfacciamento col CTC Lecce – Bari dell'ACC-M Bari Torre a Mare - Lecce.- Upgrade tecnologico Bari-Lecce: L'intervento consiste nella realizzazione del telecomando della linea Bari – Lecce. La realizzazione del CTC è prevista in tre distinte fasi funzionali, con relativa implementazione del Posto Centrale: tratta Bari – Fasano, tratta Fasano – Brindisi, tratta Brindisi – Lecce. - Upgrade tecnologico Bari-Taranto: L'intervento consiste nel completamento dell'attrezzaggio tecnologico della linea Bari - Taranto, in coerenza con il complesso degli interventi, sia infrastrutturali che tecnologici già avviati, Con questo intervento saranno attrezzati secondo i nuovi standard tecnologici 104 km di linea. - Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi. L'intervento consiste nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima su alcune tratte dell'itinerario Foggia – Bari – Brindisi (Bari Torre a Mare (i) – Fasano (i); Foggia (e) – Bari Parco Nord (e))Nel dettaglio si prevede la realizzazione dell'ACCM Bari Torre a Mare – Brindisi con inserimento della tratta Bari Torre a Mare (i) – Fasano (i) con installazione di tecnologie per esercire la linea fino a 200 km/h; realizzazione per la tratta Foggia (e) – Bari Parco Nord (e) di un nuovo sistema ACC-M con Posto Centrale ubicato a Bari Lamasinata e Posti Periferici distribuiti fisicamente in linea e nelle stazioni e gestiti logicamente dal Posto Centrale Multistazione ACC-M avente funzioni di distanziamento;adeguamento degli attuali ACC presenti nelle tratte interessate con trasformazione in Posti Periferici (PP/ACC o PPM);interventi puntuali ai PRG delle stazioni di Incoronata, Trani e Bari Torre a Mare.

In territorio pugliese gli interventi consistono in:Realizzazione sistemi di telecomando per il controllo della circolazione delle linee Bari-Taranto e Bari-Lecce (interventi conclusi)Ripristino della bretella merci in ambito stazione di Foggia per il collegamento diretto tra la linea Caserta-Foggia e la linea Adriatica lato sud (intervento concluso)PRG e ACC di Bari C.lePRG e ACC di Lecce upgrade dei sistemi di distanziamento su tratte varie per consentire l'innalzamento della velocità fino a 200 km/h.In territorio pugliese gli interventi consistono in:Potenziamento tecnologico nodo di NapoliACC e PRG di Napoli Centrale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- PRG e ACC Napoli: Appalto ACC: a ottobre 2019 consegnati i lavori, tuttora in corso.Interventi di PRG: per l'appalto multidisciplinare (ARM-TE LFM) è stata effettuata la consegna dei lavori all'inizio di dicembre 2015, tuttora in corso. Completamento dei lavori previsto a Luglio 2022.- Potenziamento tecnologico nodo di Napoli: Attivata a giugno 2018 la tratta Salerno – Battipaglia. Attivata il 26/05/2019 la tratta Caserta – Capua (con ACC di S. Maria Capua Vetere)Attivato il 04/10/2020 l'ACC di Capua con estensione dell'SCC fino a CapuaAttivati il 20/03/2021 gli

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P072: Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto

interventi per l'estensione dell'attuale sistema comando e controllo della circolazione sulla tratta Sparanise – Caserta e la tratta 2° Bivio Caserta Nord– Sparanise, con la realizzazione dell'ACC di 2°Bivio Caserta Nord. In corso lavori di completamento previsti in ultimazione nel 2022.- PRG e ACC Bari: PRG e ACCM (Apparato centrale Computerizzato Multistazione) della stazione di Bari Centrale: lavori in corso.Attivazione della prima fase dell'ACCM prevista entro il 2023.- PRG e ACC Lecce: In data 19/11/2017 è stato attivato il nuovo ACCM sulla sotto tratta BR (e)-Surbo (e).A luglio del 2018 è stato emesso il nuovo programma di esercizio redatto a seguito dell'acquisizione di Ferrovie Sud Est da parte del gruppo FS; il progetto esecutivo del nuovo PRG di Lecce è pertanto in fase di revisione.A luglio 2019 è stato attivato l'ACCM della tratta Brindisi (i)- Lecce (e)Per l'estensione dell'ACCM sulla tratta Fasano-Brindisi, a giugno 2021 è stata avviata l'attività negoziale (ACCM Bari TM-Brindisi), in fase conclusiva. Aggiudicazione prevista entro il 2022.- bretella di Foggia: Opere ultimate, attivate nel mese di luglio 2015- Velocizzazione Napoli-Bari: Conclusa a febbraio 2022 la progettazione definitiva dell'ACCM Foggia - Bari PN, in corso la predisposizione dei documenti per l'avvio della gara.- Velocizzazione Bari-Lecce: Attivato il sistema di distanziamento elettromeccanico banalizzato tra Bari C.le e Bari Torre a Mare con trasformazione in fermata della stazione di Bari Parco Sud. Attivati gli impianti di Informazione al pubblico a standard IeC sulla tratta Brindisi – Lecce. Attivata la prima fase dell'interfacciamento col CTC Lecce – Bari, dell'ACC-M Bari Torre a Mare – Lecce, fase Brindisi (e) – Lecce(e).Completati i lavori per il CTC Brindisi – Taranto – Metaponto – Potenza, collegato all'ACCM Brindisi – Lecce.Da avviare, a valle della fase negoziale a carico di altro progetto, i lavori collegati all'ACCM Bari Torre a Mare – Brindisi, con attivazione al 2024.- Potenziamento tecnologico Bari-Taranto: Gli interventi sono stati attivati fra il 2014 e il 2016. Sono in corso attività complementari alla realizzazione del Posto di Comunicazione di Bari Lamasinata, con particolare riferimento alle attività realizzative dello I&C- Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi. ACC-M Bari Torre a Mare – Fasano: è in corso l'attività negoziale;ACC-M Foggia – Barletta: è in corso la predisposizione dei documenti per l'avvio della gara.- Upgrade tecnologico Bari-Lecce: In corso interventi per il completamento del CTC e dell'ACEI tratta Fasano – Lecce. Tratta Bari – Fasano: attivazione avvenuta in data 26/04/2015, per una estensione di circa 45 km di applicazione del sistema SCC; Tratta Fasano – Brindisi: attivazione avvenuta in data 13/12/2015, per una estensione di circa 68 km di applicazione del sistema SCC. Tratta Brindisi – Lecce: attivazione avvenuta in data 19/11/2017, per una estensione di circa 40 km di applicazione del sistema SCC.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In generale, gli interventi porteranno i seguenti benefici:- Riduzione dei tempi di percorrenza e aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria; - eliminazione delle interferenze grazie alla suddivisione dei flussi per stazioni elementari;- ma



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto					X		X	X	X				X				X				X				

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P072: Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
499,89	499,89	di cui:	54,92	0,00	387,77		57,20	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
534,62	-48,04					13,31	499,89	L'incremento di costo del programma é connesso a maggiori lavorazioni e aggiornamenti normativi in corso d'opera

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
534,62	-48,04			13,31		499,89	Le nuove risorse sono destinate al completamento degli interventi

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto (Piano nazionale per il Sud)	329,31	329,31	0,00	276,05	53,26	271,67	201,10	110,90	31,87	30,33	19,98	20,19	20,05
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto (altri interventi)	170,58	170,58	0,00	157,18	13,40	79,90	76,20	66,75	7,29	3,91	0,11	-0,18	8,19
	499,89	**499,89**	**0,00**	**433,22**	**66,67**	**351,57**	**277,29**	**177,65**	**39,16**	**34,24**	**20,08**	**20,01**	**28,24**

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
ACC Napoli Centrale	J27I12000170001	98,31	98,31	100%	67,68	69%	Realizzazione
PRG ed ACC Bari Centrale	J37I12000140001	90,00	90,00	100%	49,93	55%	Realizzazione
PRG e ACC Lecce (inclusa velocizzazione subtratta Brindisi - Lecce)	J69B12000050001	73,00	73,00	100%	46,09	63%	Realizzazione
Nodo di Napoli: ulteriore fase di potenziamento tecnologico	J27I12000160001	28,00	28,00	100%	26,87	96%	In ultimazione
Velocizzazione Bari - Lecce	J59B12000020001	15,00	15,00	100%	12,17	81%	Realizzazione
Velocizzazione Napoli-Bari	J39B12000040001	15,00	15,00	100%	5,03	34%	Realizzazione
Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)	J27I12000220001	10,00	10,00	100%	9,57	96%	In ultimazione
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto (Piano nazionale per il Sud)		329,31	329,31	100%	217,34	66%	
Velocizzazione Adriatica: upgrade tecnologico Foggia-Bari-Brindisi	J36I18000060001	92,00	92,00	100%	2,39	3%	Progettazione
SCC Bari-Lecce	J97I07000010001	78,58	78,58	100%	75,76	96%	In ultimazione
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto (altri interventi)		170,58	170,58	100%	78,14	46%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P238A: Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede : 1) L'interconnessione alla PK 33 della futura linea AV (Lotto 1 Battipaglia – Praia), prevalentemente in galleria, con la linea esistente Potenza – Metaponto nei pressi di Romagnano che consentirebbe di ridurre in modo significativo le percorrenze da/per Potenza, Matera e Taranto.2) La velocizzazione della linea con interventi di adeguamento sulla sede e in variante, la razionalizzazione degli impianti di stazione con contemporaneo upgrading tecnologico e nella rimodulazione del passo tra i punti di incrocio e la soppressione dei Passaggi a Livello presenti lungo la linea del lotto prioritario tra Potenza e Metaponto.

Nell'ambito del progetto, gli interventi previsti in PNRR consentiranno di effettuare servizi a standard AV fino a Potenza.Per la Potenza-Metaponto gli interventi consistono in: velocizzazioni diffuse, tramite rettifiche di tracciato per un'estesa di circa il 30% dell'intera linea, sovralzi in curva, istituzione dei ranghi di velocità C e P, velocizzazioni puntuali degli ingressi in stazione, tramite realizzazione di sottopassi e itinerari in deviata a 60 km/h e risanamenti di tratti in frana (Campomaggiore e Brindisi M.)E' prevista l'istallazione di un nuovo sistema di distanziamento con blocco emulato in luogo dell'attuale BCA e istituzione di nuovi punti di incrocio (Ginosa, Bernalda, Salandra, Brindisi di Montagna), in modo da consentire nuovi servizi TPL cadenzati e l'accrescimento del traffico merci.Inoltre, tali interventi accresceranno il livello di accessibilità per i viaggiatori, grazie alla realizzazione di nuovi marciapiedi STI PRM (Specifiche Tecniche di Interoperabilità per Persone a ridotta mobilità) in ogni località di servizio; verrà altresì realizzata una nuova fermata in corrispondenza del centro abitato di Castellaneta Marina. Gli stessi interventi provvederanno all'adeguamento della linea agli standard di traffico merci, tramite interventi di messa a modulo 750 metri sulla Taranto-Metaponto (PRG della stazione di Castellaneta M., per i nuovi traffici previsti sulla relazione Bari-Taranto-Gioia Tauro) e 575 metri sulla tratta Metaponto-Potenza (interventi di PRG previsti a Bernalda, Salandra e Potenza C.le, nonché di adeguamento a sagoma P/C 80 per il tratto Taranto-Metaponto, a sagoma P/C45 da Metaponto-Ferrandina e sagoma a P/C 25 da Ferrandina-Potenza.Infine, il peso assiale sarà di categoria D4 per il tratto Taranto-Metaponto-Grassano e C3 da Grassano–Potenza. E' prevista inoltre la soppressione di alcuni passaggi a livello.Gli interventi ricadenti all'interno del perimetro dei finanziamenti del PNRR prevedono la velocizzazione della tratta Salandra-Ferrandina ed il PRG di Salandra e Bernalda.

L'intervento si sviluppa nelle regioni Campania e Basilicata

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso il PFTE

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli interventi previsti su tutto l'itinerario il progetto consentirà:- Recupero dei tempi di percorrenza sull'itinerario Taranto-Napoli di circa 30', anche grazie al progetto AV Salerno-Reggio Calabria- Miglioramento dei livelli di regolarit



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Basilicata

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P238A: Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Interconnessione Romagnano e velocizzazione Grassano-Metaponto	X	X									X				X	X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
418,74	418,74	di cui:	5,00	0,00	0,00	413,74	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
646,00		-227,26					418,74

Per memoria - Riattribuzione opere/attività programmatiche nell'ambito del progetto complessivo (vedi P238B)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
418,74						418,74

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interconnessione Romagnano e velocizzazione Grassano-Metaponto	418,74	418,74	0,00	402,70	16,04	2,90	1,48	0,00	0,00	0,00	0,00	1,66	0,50
	418,74	**418,74**	**0,00**	**402,70**	**16,04**	**2,90**	**1,48**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1,66**	**0,50**

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				
Interconnessione Romagnano e velocizzazione Grassano-Metaponto	J94E21000070009	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	1-2021	8-2022	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P238B: Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto completamento

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi:- velocizzazione prevalentemente in sede della tratta Tito–Potenza per un'estesa complessiva pari a 11 km e velocità massima pari a 120 km/h in rango A;- velocizzazione prevalentemente in sede della tratta Potenza-Grassano per un'estesa complessiva pari a 47 km e velocità massima pari a 130 km/h in rango A;- velocizzazione tratta Metaponto–P.M. Cagioni per complessivi 35 km e velocità massima in rango C pari a 200 km/h; - potenziamento tra Bivio/P.C. Metaponto e Taranto mediante la realizzazione di un binario dedicato alla linea Taranto–Metaponto in uscita da Taranto per circa 4 km.

L'intervento si sviluppa nelle regioni Basilicata e Puglia

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Interventi non finanziati

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli interventi previsti su tutto l'itinerario il progetto consentirà:Circolazione treni a 750 m sulla tratta Taranto - Metaponto e 575 m sulla Metaponto - PotenzaRecupero tempi di viaggio sull'itinerario Taranto - Battipaglia, stimati comple



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Basilicata

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Velocizzazione Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto		X									X				X	X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.416,26	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	1.416,26		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P238B: Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto completamento

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
1.189,00		227,26					1.416,26	Per memoria - Riattribuzione opere/attività programmatiche nell'ambito del progetto complessivo (vedi P238A)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00						0,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto	1.416,26	0,00	1.416,26	1.372,34	43,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,20
	1.416,26	**0,00**	**1.416,26**	**1.372,34**	**43,91**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1,20**

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 Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto	J94E21000070009	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2035	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P126: Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto prevede interventi infrastrutturali di velocizzazione diffusi sugli impianti, finalizzati all'incremento delle prestazioni sull'intera relazione Potenza - Battipaglia.I principali interventi consistono in:Interventi di velocizzazione degli itinerari in deviata con possibilità di movimenti contemporanei nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno;Realizzazione sottopassi e allungamento e innalzamento h 55 dei marciapiedi nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno

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 degli itinerari in deviata con possibilità di movimenti contemporanei nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno;- Soppressione di alcuni PL;- Realizzazione sottopassi e allungamento e innalzamento h 55 dei marciapiedi nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno;- Riconfigurazione del Posto centrale di Napoli C.le.

STATO DI ATTUAZIONE

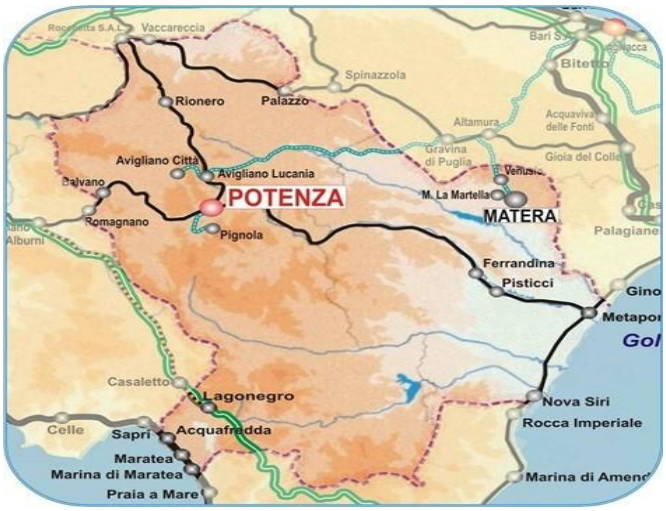
attualità dati: 31/03/2022

Attività di progettazione definitiva in parte conclusa per OO.CC. ed armamento e in parte in corso per l'adeguamento degli impianti TE e IS.

Fase realizzativa :- 1^ fase costruttiva: conclusi gli interventi per la Radiopropagazione in Galleria e manutenzione della SSE di Contursi, sono in corso i lavori di realizzazione dei PRG nelle stazioni di Bella Muro e Baragiano e la realizzazione delle OO.CC. preliminari nella stazione di Eboli;- 2^ fase costruttiva: da avviare interventi per:completamento opere civili e di armamento a Eboli;realizzazione Opere Civili e PRG di Buccino;realizzazione Opere Civili minime per le Stazioni di Contursi e Picerno.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli investimenti sono finalizzati al superamento delle attuali criticità della linea con conseguente incremento dei livelli qualitativi e quantitativi dei servizi e al miglioramento dell'accessibilità in stazione. Nell'ambito del progetto saranno individu



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza	X	X											X						X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P126: Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
70,00	70,00	di cui:	53,74	0,00	0,00	16,26	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
70,00							70,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
65,00				5,00		70,00	Le nuove risorse sono destinate al completamento dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza	70,00	70,00	0,00	65,77	4,23	25,40	13,77	0,01	4,61	4,79	2,15	2,41	4,40
	70,00	**70,00**	**0,00**	**65,77**	**4,23**	**25,40**	**13,77**	**0,01**	**4,61**	**4,79**	**2,15**	**2,41**	**4,40**

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 impianti tratta Battipaglia-Potenza	J64H17000230001	Esecuzione	-	-	12-2017	12-2020	-	-	-	-	-	-	6-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0136: Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto ha come obiettivo il collegamento della città di Matera all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso la realizzazione di una nuova linea elettrificata di 20 km a semplice binario che si allaccia alla stazione di Ferrandina sulla linea Potenza - Metaponto. Le opere consistono nell'adeguamento e completamento delle opere civili fino ad ora realizzate, nell'attrezzaggio tecnologico della linea e della stazione di Matera La Martella e nella realizzazione di una lunetta a nord di Ferrandina per garantire il collegamento diretto verso Potenza ("Lunetta Ferrandina"). Il progetto consentirà di istituire relazioni ferroviarie di lunga percorrenza per collegare Matera con il sistema AV e potenziare l'offerta di trasporto pubblico locale sul territorio in termini di frequenza e qualità.

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'apparto 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.

Gli interventi prevedono il completamento della nuova tratta Ferrandina – Matera L.M. a semplice binario elettrificata per uno sviluppo di circa 20 km.La nuova linea si dirama dalla esistente stazione di Ferrandina (linea Potenza-Metaponto) e termina nella nuova stazione di Matera L.M.Il territorio dove si realizza l'opera è in parte pianeggiante e in parte montuoso. L'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.La sede è stata completata con precedenti applati e sono state eseguite tutte le opere civili compresa la Galleria Miglionico di circa 6,5 km ed il ponte metallico sul fiume Bradano; sono inoltre presenti, oltre ad un'alternanza di rilevati e trincee per circa 8,5 km, anche 5 km circa di viadotti. L'intervento prevede anche opere di sitemazione delle suddette oepre civili.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Con precedente investimento sono state realizzate gran parte delle opere civili.La Progettazione Definitiva degli interventi da farsi, compresi gli adeguamenti delle opere esistenti (viadotti) alle Norme Tecniche di Costruzione (NTC) vigenti, è stata completata e ad ottobre 2020 è stato acquisito il parere del CSLLPP. A marzo 2021 è stata presentata l'istanza di VIA e il MITE, l'8 aprile 2021, ne ha dichiarato la procedibilità ed il relativo DM VIA è stato emesso il 9 marzo 2022.Con DPCM del 16/4/2021 è stata nominata la Commissaria Straordinaria che, con l'Ordinanza n.3 del 4 agosto 2021, ha disposto che per il progetto sia avviato all'iter autorizzativo secondo le procedure di cui all'art. 4 comma 2 della L.55/2019. L'iter autorizzativo è in fase di conclusione a valle dell'emissione del DM VIA. Seguirà attività negoziale per appalto integrato.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il principale obiettivo del progetto è quello di dotare la città di Matera di un collegamento alla rete ferroviaria nazionale con la possibilità di istituire servizi di Lungo Percorso con Roma e TPL con Potenza e Taranto.



	Capacità	
	Velocità	
	Accessibilità	X
	Regolarità	
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0136: Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)						X						X								X					
Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento con linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza	X				X	X						X								X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
365,49	365,49	di cui:	302,87	2,61	10,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
365,49							365,49

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
365,49						365,49

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)	32,50	32,50	0,00	26,25	6,25	32,52	30,97	32,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento con linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza	332,99	332,99	0,00	313,05	19,94	13,72	11,80	7,44	4,52	1,03	0,09	0,26	1,86
	365,49	**365,49**	**0,00**	**339,30**	**26,19**	**46,24**	**42,78**	**39,93**	**4,52**	**1,03**	**0,09**	**0,26**	**1,86**

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					
Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)	J81H92000020001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	1-2004	6-2006	12-2005	-	-	-	-
Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento con linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza	J81H92000020001	Esecuzione	5-2017	1-2018	7-2004	3-2022	10-2005	8-2023	-	7-2018	10-2017	10-2018	12-2026	Da avviare	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0013A: Nuova linea a monte del Vesuvio

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC per il prolungamento della rete Alta Velocità da Napoli verso Salerno. La nuova infrastruttura si sviluppa per un'estesa pari a circa 32 km 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. Nell'ambito del progetto sono altresì previsti gli interventi di adeguamento della galleria Somma Vesuviana alle misure di sicurezza di cui al decreto del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti del 28/10/2005 «sicurezza nelle gallerie ferroviarie».

L'intervento consiste nella realizzazione di circa 32 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione del nuovo impianto di PC Vesuvio. Inoltre è previsto l'attrezzaggio tecnologico della tratta con BAB 2/2. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Volla, Casalnuovo, Casoria, Sant'Anastasia, Somma Vesuviana, Nola, Ottaviano, San Gennaro Vesuviano, Palma Campania, Poggiomarino, Striano, San Valentino Torio e Nocera Inferiore.

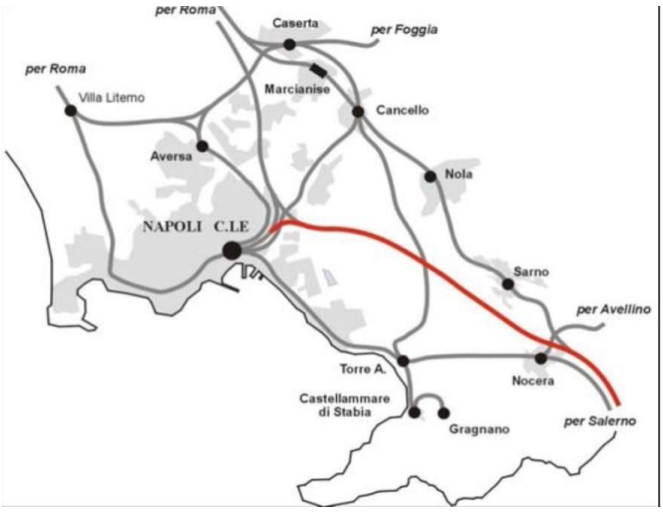
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

La nuova linea è in esercizio dal 2008. I lavori di completamento, relativi all'adeguamento alle misure di sicurezza della galleria Somma Vesuviana, sono stati ultimati nel 2017.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La nuova infrastruttura ha consentito di utilizzare la linea costiera Napoli - Torre Annunziata - Salerno per l'esclusivo servizio metropolitano e ha consentito altresì di creare un itinerario specializzato per le merci tramite la bretella di collegamento



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Nuova linea a monte del Vesuvio (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)												X				X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0013A: Nuova linea a monte del Vesuvio

358,31	358,31	di cui:	358,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
358,31							358,31

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
358,31						358,31

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova linea a monte del Vesuvio (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)	358,31	358,31	0,00	277,67	80,64	356,30	333,16	354,49	0,47	0,07	0,61	0,40	0,31
	358,31	**358,31**	**0,00**	**277,67**	**80,64**	**356,30**	**333,16**	**354,49**	**0,47**	**0,07**	**0,61**	**0,40**	**0,31**

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 a monte del Vesuvio (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)	J61H94000000001	Esercizio	3-2011	10-2013	11-2011	10-2013	4-2010	12-2004	5-2005	7-2008	11-1997	12-2011	12-2007	Conclusa	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0013B: Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi 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.

L'intervento prevede la realizzazione di una stazione di interscambio tra la linea ferroviaria a monte del Vesuvio e la linea Regionale Circumvesuviana nel Comune di Striano (NA).

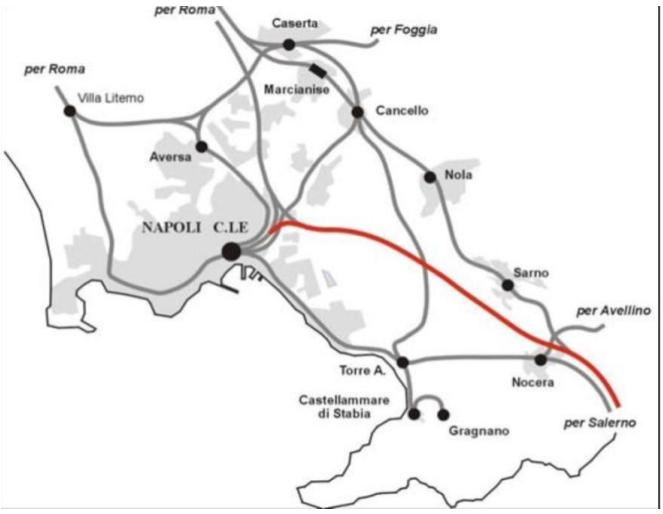
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

La progettazione preliminare della fermata Vesuvio est è stata terminata nel 2009. Gli interventi di 1^ fase risultano finanziati dal PO Infrastrutture FSC 2014-2020 Cabina di Regia. D'intesa con la Regione Campania, Ente Programmatore del servizio, si è ritenuto necessario avviare l'aggiornamento dello studio trasportistico alla base dell'investimento, al fine di rivalutare il beneficio in relazione alla domanda di mobilità soddisfatta. In relazione ad alcune criticità emerse nell'ambito del progetto circa la necessità di garantire il rispetto degli impegni giuridicamente vincolanti legati alla natura del finanziamento è stata condivisa con la Regione Campania la possibilità di rimodulare le risorse FSC su altri interventi negli impianti di Battipaglia e Salerno. Per quanto sopra, RFI dichiarerà il fabbisogno economico al Ministero dei Trasporti di rifinanziamento dell'opera nel Contratto di Programma anche in relazione all'aggiornamento dell'inquadramento generale trasportistico del nodo, ed alla conseguente definizione del modello di esercizio da parte della Regione.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Inserimento sulla linea già in esercizio della nuova fermata per servizio viaggiatori Vesuvio Est, per l'interscambio con rottura di carico con la linea Circumvesuviana.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Fermata Vesuvio Est				X	X														X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0013B: Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio

60,90	27,33	di cui:	0,00	0,00	25,50		0,00	1,83	0,00	33,58	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
60,90							60,90

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
27,33						27,33

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fermata Vesuvio Est	60,90	27,33	33,58	7,63	53,27	0,72	0,40	0,43	0,00	0,00	0,00	0,00	1,18
	60,90	**27,33**	**33,58**	**7,63**	**53,27**	**0,72**	**0,40**	**0,43**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1,18**

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				
Fermata Vesuvio Est	J61H94000000001	Progettazione definitiva	12-2008	6-2009	7-2022	5-2023	-	-	-	-	-	-	3-2027	Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0263: Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Battipaglia-Reggio C. hanno lo scopo di elevare gli standard prestazionali della linea. Gli interventi programmati in ambito Regione Campania (n. 3) comprendono: adeguamento a sagoma PC 45;costruzione sottopassaggio nella stazione di Policastro;costruzione della galleria subalvea Fiumicello.Ogni singolo intervento è stato progettato in modo da poter essere eseguito ed attivato in maniera autonoma e da apportare immediati benefici.Gli interventi programmati in ambito Regione Calabria (n. 10) comprendono: Ricostruzione della Galleria "Coreca"Ricostruzione ponte Petrace fra le stazioni di Gioia Tauro e Palmi e modifica P.R.G. stazione di Gioia T. e inserimento C.T.C. Velocizzazione degli itinerari di stazione e costruzione S.S.E. di Vibo Pizzo con annessa linea primaria di alimentazioneRiclassamento a 150 kV della SSE di Sambiase e della linea primaria FS Feroleto - SambiasePotenziamento della SSE di Reggio Calabria Gallico;Realizzazione PRG ed ACC di Lamezia Terme Centrale;Completamento realizzazione DCO unico di Reggio Calabria ;Adeguamento del PRG nelle stazioni Praja, Scalea e Diamante;Adeguamento del PRG nelle stazioni Eccellente e Vibo-Pizzo;Adeguamento sagoma gallerie della CalabriaOgni singolo intervento è stato progettato in modo da poter essere eseguito ed attivato in maniera autonoma e da apportare immediati benefici.

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.

Il progetto ricade all'interno delle regioni Campania, Basilicata e Calabria, sulla linea Battipaglia - Reggio Calabria e riguarda interventi sia di carattere tecnologico che infrastrutturale (sia in galleria che in viadotto).

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In ambito Regione Campania: interventi galleria subalvea torrente Fiumicello: completati a luglio 2018; sottopassaggio e adeguamento PRG stazione di Policastro: lavori ultimati a luglio 2015;adeguamento sagoma gallerie: galleria Spina, opere ultimate a giugno 2014, galleria Rutino, opere ultimate a gennaio 2015.In ambito Regione Basilicata le opere sono state ultimate tra il 2014-2015.In amito regione Calabria:Tutti gli interventi sono stati attivati.Sono in corso di ultimazione le attività accessorie di completamento.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Aumento delle prestazioni dell' intera linea, della regolarità della circolazione e dell'affidabilità dell'infrastruttura, sia come sede ed opere d'arte che come impianti tecnologici, adeguandola, dove possibile, agli standard di esercizio più recenti.



	Capacità	
	Velocità	
	Accessibilità	X
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

Basilicata

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0263: Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in corsoda avviare	Project review in conclusa	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Ricostruzione galleria Coreca e Fiumicello; Ricostruzione ponti Petrace e Sorcio; modifiche PRG Gioia Tauro, Lamezia Terme, Praja, Scalea, Diamante, Eccellente, Vibo e Pizzo; SSE Vibo Pizzo, Sambiase, Reggio Calabria Gallico; Sottopassaggio Policastro; Ad					X	X	X	X			X	X							X		X	X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
230,00	230,00	di cui:	38,54	0,00	0,00		191,46	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
230,00							230,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
230,00						230,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ricostruzione galleria Coreca e Fiumicello; Ricostruzione ponti Petrace e Sorcio; modifiche PRG Gioia Tauro, Lamezia Terme, Praja, Scalea, Diamante, Eccellente, Vibo e Pizzo; SSE Vibo Pizzo, Sambiase, Reggio Calabria Gallico; Sottopassaggio Policastro; Ad	230,00	230,00	0,00	220,38	9,62	228,99	224,22	204,85	11,48	6,09	2,88	0,28	1,00
	230,00	**230,00**	**0,00**	**220,38**	**9,62**	**228,99**	**224,22**	**204,85**	**11,48**	**6,09**	**2,88**	**0,28**	**1,00**

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 e Fiumicello; Ricostruzione ponti Petrace e Sorcio; modifiche PRG Gioia Tauro, Lamezia Terme, Praja, Scalea, Diamante, Eccellente, Vibo e Pizzo; SSE Vibo Pizzo, Sambiase, Reggio Calabria Gallico; Sottopassaggio Policastro; Ad	J61H03000100001	Esercizio	11-2007	1-2010	7-2007	8-2016	-	-	5-2008	11-2020	7-2008	7-2022	12-2018	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P073: Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede: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 Terme – Rosarno); rettifica del tracciato di alcune curve ed interventi tecnologici, finalizzati all'aumento della velocità di linea con rango P in alcune tratte della linea Salerno-Reggio C. (tratta Campora – Rosarno);l'istituzione del rango C su alcune tratte della linea Jonica (tratte Sibari- Crotone – Catanzaro L. e Catanzaro L. – Lamezia T. C.le).

Nello specifico gli interventi consistono in:- 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 Terme – Rosarno); - rettifica del tracciato di alcune curve ed interventi tecnologici, finalizzati all'aumento della velocità di linea con rango P in alcune tratte della linea Salerno-Reggio C. (tratta Campora – Rosarno);- l'istituzione del rango C su alcune tratte della linea Jonica (tratte Sibari- Crotone – Catanzaro L. e Catanzaro L. – Lamezia T. C.le).

L'intervento si sviluppa sulla linea nelle tratte Campora – Lamezia - Rosarno e Lamezia-Catanzaro-Sibari, ed è suddiviso in interventi tecnologici e modifiche di tracciato, finalizzato al miglioramento delle prestazioni delle linee.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Completati interventi tecnologici propedeutici all'istituzione del Rango C sulla tratta Sibari – Crotone – Catanzaro L. e Catanzaro L. – Lamezia T. C.le;Completato l'upgrading del BACC Tratta Campora S. Giovanni – Lamezia T. – Rosarno. in corso attività di verifiche ed omologazione finalizzate alla messa in servizio, per fasi, delle nuove tecnologie installate. Rettifica di alcune curve nella tratta Campora – Rosarno, In corso approfondimento progettuale in merito all'intervento da realizzare.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente ad altri interventi tecnologici in corso sulla direttrice Salerno-Reggio Calabria, l'intervento consentirà di migliorare la regolarità della circolazione e di creare le condizioni per una riduzione dei perditempo dovuti agli incroci. L'obiettiv



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase					X								X								X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P073: Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
80,00	80,00	di cui:	40,00	0,00	40,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
80,00							80,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
80,00						80,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase e linee afferenti	80,00	80,00	0,00	38,20	41,80	34,22	31,65	28,10	2,01	0,44	1,77	0,33	0,00
	80,00	**80,00**	**0,00**	**38,20**	**41,80**	**34,22**	**31,65**	**28,10**	**2,01**	**0,44**	**1,77**	**0,33**	**0,00**

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Direttrice Salerno - Reggio Calabria: Velocizzazione principali linee (upgrading)-interventi accessori	J94F12000010001	70,00	70,00	100%	22,46	32%	Realizzazione
Direttrice Salerno - Reggio Calabria: velocizzazione principali linee (upgrading)	J94F12000000001	10,00	10,00	100%	9,91	99%	In ultimazione
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase e linee afferenti		80,00	80,00	100%	32,37	40%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P111: Variante di Cannitello – opere di mitigazione

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono in:- Progettazione e realizzazione delle opere di ricoprimento della galleria artificiale di Cannitello per realizzarne il mascheramento l'inserimento e ricontestualizzazione paesaggistica con realizzazione di idonei terrazzamenti , piantumazione di essenze arboree , creazione di piazzali e camminamenti. Progettazione e realizzazione di opere di riqualificazione del tratto viario, della lunghezza di circa 2.300 mt, che costituisce il lungomare del borgo di Cannitello, che costeggia la linea ferroviaria e il tratto in variante, mediante interventi di manutenzione straordinaria del piano stradale e dei marciapiedi e collocazione di idonei arredi urbani.

L'intervento si sviluppa nella provincia di Reggio Calabria. E' ricadente interamente nel territorio del Comune di Villa San Giovanni nell'area sita in prossimità della galleria artificiale Cannitello.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

I lavori sono in corso

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riconformazione e ricontestualizzazione morfologica galleria artificiale di Cannitello e riqualificazione del lungomare.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EELL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Mascheramento della galleria artificiale Cannitello e riqualificazione ambientale					X							X										X	X		

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse		Sezione 1 - Opere in corso finanziate: MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
7,00	7,00	di cui:	0,00	0,00	7,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P111: Variante di Cannitello – opere di mitigazione

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
7,00							7,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
7,00						7,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Mascheramento della galleria artificiale Cannitello e riqualificazione ambientale	7,00	7,00	0,00	5,37	1,63	5,85	0,56	0,30	0,01	0,01	0,18	0,06	1,05
	7,00	**7,00**	**0,00**	**5,37**	**1,63**	**5,85**	**0,56**	**0,30**	**0,01**	**0,01**	**0,18**	**0,06**	**1,05**

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 Cannitello e riqualificazione ambientale	J94H15000790001	Esecuzione	-	-	6-2016	12-2016	-	-	7-2018	2-2020	7-2020	6-2022	-	Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P140: Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento, articolato per fasi funzionali, consiste nell'upgrade dei sistemi di segnalamento con tecnologie innovative tra Campora e Rosarno (84 km circa), in sinergia con altro progetto di investimento, e tra Maratea e Scalea (23 km circa). Contestualmente sono previsti interventi diffusi sul piano del ferro in diverse tratte della linea, nonché il mantenimento/adeguamento degli standard qualitativi della linea aerea lungo l'intera tratta, finalizzati a garantire la velocità massima di 200 km/h nelle tratte interessate. Attraverso questa azione di Piano sarà possibile creare le condizioni per una maggiore regolarità ed una riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Salerno-Reggio Calabria.Fase 1° - Upgrading sistemi segnalamento Campora – Nocera ; Nocera – Falerna e Mileto – Rosarno (binario dispari); attività di rinnovo armamento in tratti saltuari e modifiche plano-altimetriche del binario; verifica delle opere d'arte e della sede.Fase 2° - Upgrading sistemi segnalamento : Maratea – Scalea ; Lamezia – San Pietro a Maida; San Pietro a Maida . Eccellente; Vibo Pizzo – Mileto; Mileto – Rosarno (binario pari); verifica delle opere d'arte e della sede; attività di rinnovo armamento in tratti saltuari e modifiche plano-altimetriche del binario. Verifiche alla sede necessarie per la certificazione della linea a 200 kmh.

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. e Diamante – Belvedere, Guardia P. – Fuscaldo, Vibo P. –Mileto e nella stazione di Capo Bonifati . - Mantenimento/adeguamento degli standard qualitativi della catenaria su intera tratta

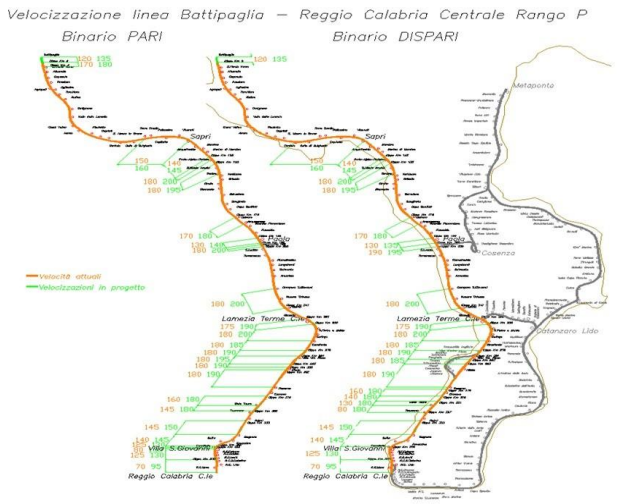
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Fase 1° - Interventi tecnologici completati e attivati; attività di armamento ultimate e verifiche opere d'arte concluseL'attivazione è prevista per fasi dal 2019 al 2022 (riferito alla Fase 1° di cui sopra, senza 5° codice e conseguente aumento di velocità).Fase 2° – Interventi tecnologici in corso; attività di rinnovo armamento in tratti saltuari e modifiche plano – altimeriche concluse a meno della tratta Maratea- Scalea; verifica opere d'arte concluse nella tratta Campora – Rosarno a seguito delle quali è emersa la necessità ulteriori interventi alla sede necessari alla certificazione della linea a 200 km/h, per i quali occorrono ulteriori finanziamenti.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento crea le condizioni per una maggiore regolarità ed una riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Salerno – Reggio Calabria



	Capacità	
	Velocità	X
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P140: Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase					X	X										X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
100,00	100,00	di cui:	100,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
100,00							100,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
100,00						100,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	100,00	100,00	0,00	96,57	3,43	96,43	80,25	59,85	11,22	6,85	4,46	-1,56	2,51
	100,00	**100,00**	**0,00**	**96,57**	**3,43**	**96,43**	**80,25**	**59,85**	**11,22**	**6,85**	**4,46**	**-1,56**	**2,51**

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Calabria	J54H16000780001	100,00	100,00	100%	80,82	81%	Realizzazione
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase		100,00	100,00	100%	80,82	81%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I107A: AV-AC Salerno - Reggio Calabria

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Realizzazione di una nuova linea a standard AV tra Salerno (allaccio sulla LMV) e Reggio Calabria di estesa complessiva pari a circa 450 km.La nuova linea Salerno – Reggio Calabria costituisce la naturale prosecuzione del corridoio AV/AC, caratterizzato da una forte connotazione di accessibilità, garantendo di fatto la connessione veloce tra le regioni meridionali ed il resto della penisola.L'intervento è stato suddiviso in lotti funzionali, individuando tra i vari lotti quelli prioritari che consentono il maggior ritorno in termini di benefici, in tempi e costi minori.Gli interventi prioritari riguardano le seguenti tratte:- Lotto 1 Battipaglia - Romagnano- Praja - Lotto 2 Praja – Tarsia - Raddoppio Galleria Santo Marco

- Lotto 1 Battipaglia – Praja. Per risolvere i limiti infrastrutturali esistenti del tratto tra Agropoli e Praia, che determinano importanti riduzioni prestazionali, il progetto prevede una nuova linea AV, di circa 127 km che collega Battipaglia a Praia. Il tracciato si compone di 3 tratte: Battipaglia – Romagnano (km 33), Romagnano – Fermata intermedia e Fermata intermedia – Praia.Nell'ambito della progettazione del lotto funzionale 1, è allo studio la possibilità di realizzazione di fermate AV: fermata intermedia (Atena Lucana/Sala Consilina/Buonabitacolo) e Praia.- Lotto 2 Praja – Tarsia. Il progetto è ricompreso nell'itinerario Salerno – Reggio Calabria attraverso una nuova linea AV, di estesa di circa 58 km di cui circa 35 km in galleria, che collega Praia a Tarsia.Il tracciato in uscita a sud da Praia inizia superando in galleria un complesso montuoso, attraversa poi una zona pianeggiante in prossimità di "Piano dell'Acqua" e della vallata del Fiume Lao, per poi rientrare nuovamente in un lungo tratto in galleria.Il lotto termina in prossimità della stazione di Spezzano Albanese e prevede anche un collegamento alla linea attuale "Sibari-Cosenza". - Raddoppio Galleria Santo Marco. Il progetto è strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria.L'intervento del raddoppio della linea esistente Paola – Cosenza (Nuova Galleria Santomarco) è finalizzato al potenziamento del traffico merci proveniente dalla linea Tirrenica in direzione di Cosenza e di Sibari. L'opera prevede la realizzazione di una nuova galleria a doppio binario di circa 15 km, con pendenza massima del 12‰, che realizza, lato mare, due cameroni per innesti a 100 km/h del raddoppio in direzione San Lucido e prosegue con il raddoppio in corretto tracciato in direzione Paola.

La Salerno-Reggio Calabria riveste un'importanza strategica a tutti i livelli. In particolare: a livello europeo fa parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T; a livello nazionale fa parte della rete SNIT di primo livello ed è necessaria per ridurre il gapinfrastrutturale fra nord e sud del Paese; a livello locale rappresenta un progetto strategico per collegare le regioni interessate con la partecentro-settentrionale del paese.Le province interessate sono:Campania: - SalernoBasilicata: - Potenza - MateraCalabria: - Cosenza - Catanzaro - Vibo Valentia - Reggio CalabriaL'intervento insiste su un vastissimo territorio attraversando aree, orograficamente complesse, conprevalenza di promontori collinari-montuosi, alternati da limitate pianure o altopiani.

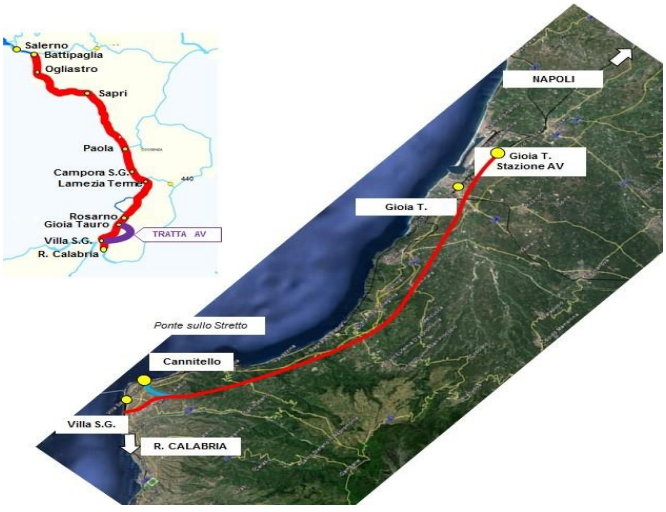
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Lotto 1a «Battipaglia-Romagnano»: in corso l'iter autorizzativo. Avviato il Dibattito Pubblico;Lotto 1b e 1c «Romagnano-Praja»: PFTE consegnato a marzo 2022, in corso verifiche e approfondimenti.Lotto 2 «Praja-Tarsia»: in corso il PFTE.Lotto Raddoppio galleria Santomarco: in corso integrazioni su PFTE richieste dal CSSLP. Avviato il Dibattito Pubblico.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma e il Sud: il completamento del primo lotto funzionale al 2026 consente di ottenere un recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza;- Il lotto 2 Praja-Tarsia crea un



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

Basilicata

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I107A: AV-AC Salerno - Reggio Calabria

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Lotto 1 Sublotto Battipaglia - Romagnano	X	X				X						X				X				X				
Lotto 1 Sublotti Romagnano - Praja e progettazione di fattibilità tecnico-economica intero itinerario	X	X				X						X				X				X				
Lotto 2 Praja-Paola	X	X				X						X				X				X				
Raddoppio Galleria Santomarco	X	X				X						X				X				X				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
13.045,00	11.235,00	di cui:	9.435,00	0,00	0,00	1.800,00	0,00	0,00	0,00	1.810,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
11.235,00				1.810,00			13.045,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
11.235,00						11.235,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Lotto 1 Sublotto Battipaglia - Romagnano	1.835,00	1.835,00	0,00	1.712,81	122,19	7,26	4,71	0,00	0,00	0,00	0,00	3,76	13,90
Lotto 1 Sublotti Romagnano - Praja e progettazione di fattibilità tecnico-economica intero itinerario	5.200,00	5.200,00	0,00	5.125,56	74,44	8,40	2,85	0,00	0,00	0,00	0,00	2,86	906,54
Lotto 2 Praja-Paola	4.600,00	2.790,00	1.810,00	4.470,47	129,53	7,62	2,58	0,00	0,00	0,00	0,00	2,59	705,22
Raddoppio Galleria Santomarco	1.410,00	1.410,00	0,00	1.335,18	74,82	3,68	1,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,96	212,72
	13.045,00	**11.235,00**	**1.810,00**	**12.644,03**	**400,97**	**26,97**	**11,18**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**10,17**	**1.838,39**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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			

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I107A: AV-AC Salerno - Reggio Calabria

Lotto 1 Sublotto Battipaglia - Romagnano	J71J20000110008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	1-2021	8-2022	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2026	-	-	-
Lotto 1 Sublotti Romagnano - Praja e progettazione di fattibilità tecnico-economica intero itinerario	J71J20000110008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	6-2021	7-2022	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2030	-	-	-
Lotto 2 Praja-Paola	J71J20000110008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	6-2021	11-2022	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2030	-	-	-
Raddoppio Galleria Santomarco	J71J20000110008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	6-2021	6-2022	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2029	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I107B: AV-AC Salerno - Reggio Calabria completamento

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Realizzazione di una nuova linea a standard AV tra Salerno (allaccio sulla LMV) e Reggio Calabria di estesa complessiva pari a circa 450 km.La nuova linea Salerno – Reggio Calabria costituisce la naturale prosecuzione del corridoio AV/AC, caratterizzato da una forte connotazione di accessibilità, garantendo di fatto la connessione veloce tra le regioni meridionali ed il resto della penisola.L'intervento è stato suddiviso in lotti funzionali, individuando tra i vari lotti quelli prioritari che consentono il maggior ritorno in termini di benefici, in tempi e costi minori.Gli interventi di completamento riguardano le seguenti tratte:- Lotto 3 Tarsia-Cosenza (loc. Montalto) - 30 km•Lotto 4 Cosenza (loc. Montalto) - Lamezia T. - 66 km- Lotto 5 Lamezia Terme - Gioia Tauro 79 km- Lotto 6 Gioia Tauro - Reggio Calabria 45 km

LOTTO 3: Tarsia – Montalto – Cosenza. Il tracciato ha origine in prossimità dellalocalità Tarsia a partire dalla fine dell'interconnessione a salto di monte tra la nuova linea AV e la linea esistente per Sibari, sulla quale si chiude con un bivio a raso.Lo sviluppo di circa 32.6 Km con inizio in corrispondenza della fine del Lotto 2 etermina in località Castiglione Cosentino, dove realizza una nuova stazione AV, cheavrà funzione di stazione di testa per il lotto 3, per poi diventare stazione passante con la realizzazione del lottosuccessivo Cosenza Lamezia Terme.

La Salerno-Reggio Calabria riveste un'importanza strategica a tutti i livelli. In particolare: a livello europeo fa parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T; a livello nazionale fa parte della rete SNIT di primo livello ed è necessaria per ridurre il gapinfrastrutturale fra nord e sud del Paese; a livello locale rappresenta un progetto strategico per collegare le regioni interessate con la partecentro-settentrionale del paese.Le province interessate sono:Campania: - SalernoBasilicata: - Potenza - MateraCalabria: - Cosenza - Catanzaro - Vibo Valentia - Reggio CalabriaL'intervento insiste su un vastissimo territorio attraversando aree, orograficamente complesse, conprevalenza di promontori collinari-montuosi, alternati da limitate pianure o altopiani.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso studio di fattibilità dell'intero itinerario nell'ambito degli interventi di 1^ fase

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento di velocità: al completamento di tutta l'opera, il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà riducibile sino a di 4 ore in relazione al modello di esercizio- La nuova infrastruttura consentirà di sviluppare nuovi traffici viaggiatori lu



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	X
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I107B: AV-AC Salerno - Reggio Calabria completamento

Lotti di completamento (Collegamento linea a monte del Vesuvio – Battipaglia e tratte Paola - Lamezia, Lamezia - Gioia Tauro, Gioia Tauro - Villa S.Giovanni / Reggio Calabria) e progettazioni pregresse	X		X		X	X	X
Variante Rosarno	X	X	X		X	X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
12.865,00	117,00	di cui:	17,00	0,00	100,00		0,00	0,00	0,00	0,00	3.490,00	9.258,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
12.865,00							12.865,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
117,00						117,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Lotti di completamento (Collegamento linea a monte del Vesuvio – Battipaglia e tratte Paola - Lamezia, Lamezia - Gioia Tauro, Gioia Tauro - Villa S.Giovanni / Reggio Calabria) e progettazioni pregresse	12.765,00	17,00	12.748,00	10.204,51	2.560,49	11,74	11,19	11,67	0,00	0,00	0,00	0,07	12.753,26
Variante Rosarno	100,00	100,00	0,00	80,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	74,00
	12.865,00	**117,00**	**12.748,00**	**10.284,51**	**2.580,49**	**11,74**	**11,19**	**11,67**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,07**	**12.827,26**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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				
Lotti di completamento (Collegamento linea a monte del Vesuvio – Battipaglia e tratte Paola - Lamezia, Lamezia - Gioia Tauro, Gioia Tauro - Villa S.Giovanni / Reggio Calabria) e progettazioni pregresse	J61H02000100008	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	8-2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variante Rosarno		Valutazione di fattibilità alternative progettuali	-	-	-	-	-	-	12-2024	7-2025	7-2025	7-2031	-			

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1008: Velocizzazione attraversamento dinamico Stretto di Messina

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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. Recentemente la flotta si è "ringiovanita" con l'entrata in esercizio delle navi traghetto di ultima generazione Iginia (inaugurata nel 2022) e Messina (in servizio dal 2013), a cui si aggiungono le navi ferroviarie Villa e Scilla e le navi passegeri della controllata Bluferries: Sikania (inaugurata nel 2021), Trinacria, Enotria, Fata Morgana e Riace.Il collegamento con la Sardegna, dedicato esclusivamente a trasporti ferroviari, viene svolto solo su domanda delle Imprese ferroviarie.

Nell'ambito del programma é previsto l'acquisto di l'acquisto di due nuove navi idonee al traghettare treni completi di 200 metri senza operazione di scomposizione, con l'obiettivo di velocizzare le operazioni di attraversamento dinamico dello stretto di Messina, e la realizzazione delle connesse infrastrutture di terra per l'adeguamento delle invasature.

Gli interventi sono funzionali a garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari verso la Sicilia, assicurato continuativamente tramite il traghettamento dei treni passeggeri e merci tra Villa San Giovanni e Messina, e verso la Sardegna, svolto esclusivamente su richiesta delle Imprese ferroviarie per treni merci o trasporti di servizio

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2021 è entrata in esercizio la 1^ nave (Iginia) e sono in corso attività per l'implementazione della propulsione ibrida sulla nave Iginia. Sono in in corso le attività negoziali per la 2^ Nave.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della continuità e regolarità del servizio.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Velocizzazione attraversamento dinamico Stretto di Messina	X										X	X				X									

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma A1008: Velocizzazione attraversamento dinamico Stretto di Messina

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
465,00	315,00	di cui:	235,00	80,00	0,00		0,00	0,00	0,00	150,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
266,00				199,00			465,00

Adeguamento delle stime di costo conseguente alla revisione delle esigenze funzionali del programma. Per velocizzare l'attraversamento dinamico dello stretto di Messina si prevede l'acquisto di due navi ferroviarie lunghe circa 230 metri, capaci di caricare treni a composizione bloccata di lunghezza pari a 200 metri senza operazioni di scomposizione, al posto delle previste navi da 140 metri. Ulteriore incremento di costo é connesso all'adeguamento delle stime per l'acquisto di n.3 navi veloci adibite al trasporto passeggeri.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
206,00				109,00		315,00

Le nuove risorse sono destinate alla fornitura di una 3^ nave veloce per il trasporto passeggeri e al copletamento del finanziamento per l'acquisto di una nuova nave ibrida idonea al traghettamento treni a composizione bloccata

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sviluppo e upgrading flotta navale e infrastrutture di terra per la continuità territoriale	465,00	315,00	150,00	397,92	67,08	61,84	59,31	5,90	0,04	25,85	6,22	21,40	263,31
	465,00	**315,00**	**150,00**	**397,92**	**67,08**	**61,84**	**59,31**	**5,90**	**0,04**	**25,85**	**6,22**	**21,40**	**263,31**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Acquisto navi e infrastrutture di terra		259,00	109,00	42%	0,00	0%	Progettazione
Sviluppo flotta navale	J20B18000000001	200,00	200,00	100%	53,43	27%	Realizzazione
Upgrading e Miglioramenti settore Navigazione - 2015	J28F15000000001	6,00	6,00	100%	5,99	100%	In ultimazione
Sviluppo e upgrading flotta navale e infrastrutture di terra per la continuità territoriale		465,00	315,00	68%	59,43	19%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0249: Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, che si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Palermo - Catania - Messina consiste nel raddoppio in variante della tratta Giampilieri - Fiumefreddo per un'estesa di circa 42 km, di cui gran parte in galleria.Il progetto è articolato in due fasi funzionali distinte:raddoppio tratta Fiumefreddo – Letojanni;raddoppio tratta Letojanni – Giampilieri, che completerà il raddoppio della linea Catania - Messina.Nell'ambito del progetto saranno realizzate le nuove località di servizio di Fiumefreddo e di Sant'Alessio - Santa Teresa, Alcantara, Taormina, Nizza - Alì e Itala - Scaletta.

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.

Il tratto ferroviario Giampilieri-Fiumefreddo, che interessa la Regione Sicilia nelle provincie di Catania e Messina, attraversa i comuni di Fiumefreddo e Calatabiano (CT), e i comuni di Messina, Scaletta Zanclea, Itala, Alì Terme, Nizza di Sicilia, Roccalumera, Pagliara, Furci Siculo, Santa Teresa a Riva, Savoca, Sant'Alessio Siculo, Forza d'Agrò, Letojanni, Taormina, Gallodoro e Castelmola (ME).Il percorso della nuova linea si sviluppa prevalentemente in galleria e, rispetto alla linea esistente, a maggior distanza dalla costa.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel settembre 2020 è stato approvato il PD a seguito della chiusura della CdS. Ad ottobre 2020 è stata avviata la fase negoziale e a giugno e luglio 2021 si è proceduto con la consegna delle prestazioni per entrambi i lotti. In corso l'approvazione del progetto esecutivo per il successivo inizio dei lavori.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento di capacità (da 4 a 10 treni/h)Riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 10') sulla relazione Messina – CataniaMiglioramento della regolarità della circolazione, grazie all'eliminazione delle interferenze nelle stazioni di passaggio da doppi



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Tratta Giampilieri-Taormina		X			X	X					X					X				X					
Tratta Letojanni-Taormina-Fiumefreddo		X			X	X					X	X				X				X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0249: Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.201,27	2.201,27	di cui:	2.201,27	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
2.300,00			-98,73				2.201,27	La diminuzione del CVI è conseguente alle economie rinvenute nelle fasi propedutiche alla realizzazione.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
2.300,00					-98,73	2.201,27	La diminuzione del CVI è conseguente alle economie rinvenute nelle fasi propedutiche alla realizzazione.

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Giampilieri-Taormina	1.298,86	1.298,86	0,00	1.140,25	158,61	1.061,18	303,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	78,67
Tratta Letojanni-Taormina-Fiumefreddo	902,41	902,41	0,00	675,12	227,30	720,77	244,34	36,15	1,96	0,11	3,27	1,91	21,26
	2.201,27	**2.201,27**	**0,00**	**1.815,36**	**385,91**	**1.781,94**	**547,44**	**36,15**	**1,96**	**0,11**	**3,27**	**1,92**	**99,93**

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					
Tratta Giampilieri-Taormina	J11H02000070008	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2021	9-2029	11-2029	Da avviare	-	-	
Tratta Letojanni-Taormina-Fiumefreddo	J11H02000070008	Esecuzione	12-2002	7-2014	9-2016	9-2020	-	-	-	3-2022	7-2021	10-2028	12-2028	Da avviare	-	-	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0275A: Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

La realizzazione del nuovo collegamento Palermo-Catania, prevede il doppio binario nelle tratte Bicocca - Catenanuova e Fiumetorto – Lercara Diramazione e nuovo semplice binario velocizzato nella tratta Lercara D.ne – Catenanuova, con cunicoli di sicurezza paralleli alle lunghe gallerie di sezione allargata. L'intervento è articolato nei seguenti lotti:LOTTO 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"LOTTO 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"LOTTO 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"LOTTO 4b "Enna-Dittaino"LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova"LOTTO 6 "Catenanuova-Bicocca"Oltre alla progettazione e realizzazione di questi lotti è inclusa anche la PFTE degli interventi della seconda macrofase

Gli interventi della 1^ macrofase sono articolati in lotti funzionali. La prima fase di intervento consiste nella realizzazione del raddoppio nella tratta Catenanuova - Bicocca (LOTTO 6).

La relazione Palermo (pk 0+000) – Catania (pk 240+714) si sviluppa per un primo tratto, di 43,2 km circa, a doppio binario sulla direttrice Palermo – Messina fino all'impianto di Fiumetorto (pk 43+219), che è stazione di diramazione per la linea a semplice binario Fiumetorto – Lercara. Dall'impianto di Fiumetorto si procede fino all'impianto di Lercara (pk 76+764) per un'estesa di 33,5 km circa a semplice binario. Da Lercara (attuale stazione di diramazione per la relazione Palermo – Agrigento) si prosegue sempre a semplice binario per un estesa di 49 km circa fino all'impianto di Caltanissetta Xirbi (pk 125+773). Da Caltanissetta Xirbi fino a Catania Centrale (pk 240+714) la linea ha un'estesa complessiva di 115 km circa, a singolo binario ad eccezione della tratta Bicocca (pk 233+407) – Catania Acquicella (pk 237+832) a doppio binario (4,5 km circa).Dunque, le tratte che costituiscono l'attuale collegamento Palermo – Catania presentano caratteristiche infrastrutturali ed impiantistiche differenti, con valori di velocità e pendenze che, in taluni tratti, rappresentano elementi fortemente penalizzanti per l'esercizio.

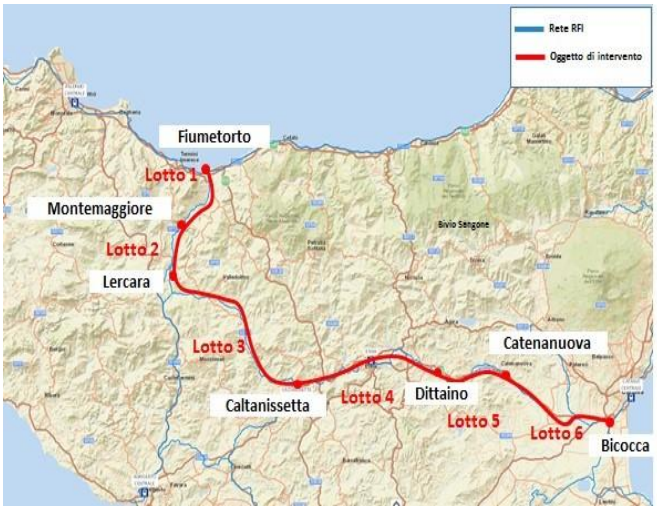
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Per la tratta Bicocca – Catenanuova, il 20 dicembre 2018 è stata avviata la fase realizzativa, tuttora in corso. Nell'ambito dei lavori in corso, sono state realizzate ed attivate una serie di deviate provvisorie di tracciato, necessarie per la realizzazione delle opere d'arte, previste dal nuovo tracciato. Per la tratta Catenanuova – Fiumetorto è stata completata la Progettazione Definitiva ed inoltrata al CSLP, per il parere di competenza, acquisito per tutti i lotti.•LOTTO 1+2 "Fiumetorto-Montemagg.-Lercara": CdS in corso;•LOTTO 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi": CdS in corso;•LOTTO 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna": CdS in corso;•LOTTO 4b "Enna-Dittaino": chiusa la CdS a dicembre 2021, approvato il progetto definitivo sono in avvio le attività negoziali;•LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova": chiusa la CdS a febbraio 2022, approvato il progetto definitivo sono in avvio le attività negoziali.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli altri interventi programmati sulla direttrice il Progetto consentirà:Riduzione dei tempi di viaggio tra Palermo e Catania, con un tempo di percorrenza stimato in circa 1h 45'.Incremento della capacità e delle prestazioni (la nuova infras



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0275A: Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Lotto 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"		X			X	X	X				X	X				X									
Lotto 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"	X	X			X	X	X				X	X				X									
Lotto 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"	X	X				X	X					X														
Lotto 4b "Enna-Dittaino"	X	X			X	X	X					X														
Lotto 5 "Dittaino-Catenanuova"	X	X			X	X	X				X	X				X				X						
Lotto 6 "Catenanuova-Bicocca"	X	X			X	X	X	X	X			X														

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi. autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
5.707,53	5.707,53	di cui:	3.535,25	0,00	1.716,00	316,87	139,41	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
5.608,80			98,73				5.707,53

L'incremento del costo a vita intera del Progetto è conseguente alla necessità di adeguamenti progettuali ad esito dell'iter autorizzativo presso il CSLLPP e delle Conferenze dei Servizi

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
5.608,80					98,73	5.707,53

Le risorse aggiuntive, derivanti da economie sull'intervento di raddoppio della tratta Giampilieri-Fiumefreddo nell'ambito del medesimo itinerario Palermo-Catania-Messina, sono destinate al completamento funzionale degli interventi di 1^ macrofase

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Lotto 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"	1.477,32	1.477,32	0,00	1.380,90	96,41	46,96	34,41	15,72	7,00	10,88	5,78	1,42	-0,45
Lotto 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"	1.523,95	1.523,95	0,00	1.446,08	77,87	27,64	18,64	0,00	0,00	9,61	7,34	8,88	2,30
Lotto 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"	1.171,99	1.171,99	0,00	1.110,28	61,71	20,00	12,53	0,00	0,00	7,57	5,14	5,30	1,50
Lotto 4b "Enna-Dittaino"	593,41	593,41	0,00	563,82	29,59	10,89	6,79	0,00	0,00	4,20	3,32	2,20	0,90
Lotto 5 "Dittaino-Catenanuova"	528,21	528,21	0,00	492,39	35,82	18,05	16,21	12,50	2,62	0,01	-0,09	1,22	0,94
Lotto 6 "Catenanuova-Bicocca"	412,65	412,65	0,00	321,01	91,63	354,43	175,07	14,42	17,37	26,36	39,01	39,86	60,00
	5.707,53	**5.707,53**	**0,00**	**5.314,49**	**393,04**	**477,97**	**263,66**	**42,64**	**26,99**	**58,63**	**60,49**	**58,87**	**65,19**

CRONOPROGRAMMA

	Stato attuativo	Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure auto	Procedure di es

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0275A: Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale															
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità					
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine						
Lotto 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"	J11H03000180001	Progettazione definitiva	1-2011	4-2023	12-2017	4-2023	-	-	-	-	12-2022	10-2028	3-2029	Da avviare	-		-	
Lotto 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"	J11H03000180001	Progettazione definitiva	-	-	5-2019	3-2022	-	-	-	-	10-2022	6-2026	11-2026	-	-		-	
Lotto 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"	J11H03000180001	Progettazione definitiva	-	-	12-2019	3-2022	-	-	4-2022	11-2022	10-2022	5-2026	10-2026	-	-		-	
Lotto 4b "Enna-Dittaino"	J11H03000180001	Attività negoziale	-	-	12-2019	12-2021	-	-	12-2021	9-2022	8-2022	5-2026	10-2026	-	-		-	
Lotto 5 "Dittaino-Catenanuova"	J11H03000180001	Attività negoziale	-	-	12-2014	3-2022	5-2015	10-2015	-	-	-	-	9-2025	-	-		-	
Lotto 6 "Catenanuova-Bicocca"	J11H03000180001	Esecuzione	-	-	12-2014	5-2021	5-2015	10-2015	11-2019	12-2019	2-2018	4-2024	9-2024	-	-		-	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0275B: Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

La 2^ macrofase del nuovo collegamento Palermo-Catania, prevede tra Lercara e Catenanuova, interventi di adeguamento a STI passeggeri del binario della Linea Storica e attivazione di tratti di raddoppio e varianti alla LS compresi tra Lercara Diramazione e Dittaino.

La relazione Palermo (pk 0+000) – Catania (pk 240+714) si sviluppa per un primo tratto, di 43,2 km circa, a doppio binario sulla direttrice Palermo – Messina fino all'impianto di Fiumetorto (pk 43+219),che è stazione di diramazione per la linea a semplice binario Fiumetorto – Lercara. Dall'impianto di Fiumetorto si procede fino all'impianto di Lercara (pk 76+764) per un'estesa di 33,5 km circa a semplice binario. Da Lercara (attuale stazione di diramazione per la relazione Palermo – Agrigento) si prosegue sempre a semplice binario per un estesa di 49 km circa fino all'impianto di Caltanissetta Xirbi (pk125+773). Da Caltanissetta Xirbi fino a Catania Centrale (pk 240+714) la linea ha un'estesa complessiva di 115 km circa, a singolo binario ad eccezione della tratta Bicocca (pk 233+407) – Catania Acquicella(pk 237+832) a doppio binario (4,5 km circa).Dunque, le tratte che costituiscono l'attuale collegamento Palermo – Catania presentano caratteristiche infrastrutturali ed impiantistiche differenti, con valori di velocità e pendenze che, in taluni tratti,rappresentano elementi fortemente penalizzanti per l'esercizio.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Avviato a luglio 2021 il PFTE.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli altri interventi programmati sulla direttrice il Progetto consentirà:Riduzione dei tempi di viaggio tra Palermo e Catania sulla linea storica, con un tempo di percorrenza stimato in circa 2h 15' Incremento della capacità e delle prestazi



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Adeguamento a STI linea esistente		X			X	X	X							X											

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)		2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0275B: Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase

408,00	408,00	di cui:	0,00	0,00	408,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
408,00							408,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
0,00				408,00		408,00	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione dell'intervento

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Adeguamento a STI linea esistente	408,00	408,00	0,00	386,53	21,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,33
	408,00	**408,00**	**0,00**	**386,53**	**21,47**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**4,33**

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 a STI linea esistente	J11H03000180001	Progettazione definitiva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7-2029	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0313A: Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di due varianti di tracciato nei pressi delle località di Bauladu e Bonorva, nell'ambito delle 8 varianti individuate dallo studio di fattibilità approvato dal CIPE nel 2004.La variante di tracciato di Bonorva - Torralba si innesterà al km 180+700 della linea Oristano - Ozieri Chilivani, subito a valle della stazione di Bonorva lato sud e al km 190+500 lato nord. L'attuale tracciato costeggia il monte Martis, per una lunghezza di circa 10 km, mentre la variante di tracciato di 5,5 km lo attraverserà, garantendo una riduzione di percorso di circa 5 km. La velocità di rango C dell'attuale tracciato è di 85 km/h, mentre quella del nuovo tratto sarà di 160 km/h. La variante di tracciato di Bauladu si innesterà al km 108+400 della linea Oristano - Ozieri Chilivani lato sud e al km 118+000 lato nord ed ha una lunghezza di 7 km, di cui 3,3 in galleria. Il progetto prevede anche la realizzazione della nuova stazione di Bauladu perché l'attuale insiste sul tracciato da dismettere. La velocità di rango C dell'attuale tracciato è di 85 km/h, mentre quella del nuovo tratto sarà di 160 km/h

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

L'intervento di Bauladu prevede una variante di tracciato di circa 7 km a singolo binario non elettrificato, predisposto per elettrificazione, con adeguamento e riconfigurazione dell'attrezzaggio tecnologico esistente, con conseguente eliminazione dei passaggi a livello con la dismissione della tratta della linea esistente. L'intervento di Bonorva-Torralba prevede una variante di tracciato di circa 5,6 km a singolo binario non elettrificato, predisposto per elettrificazione, con adeguamento e riconfigurazione dell'attrezzaggio tecnologico esistente, con conseguente eliminazione dei passaggi a livello con la dismissione della tratta della linea esistente.

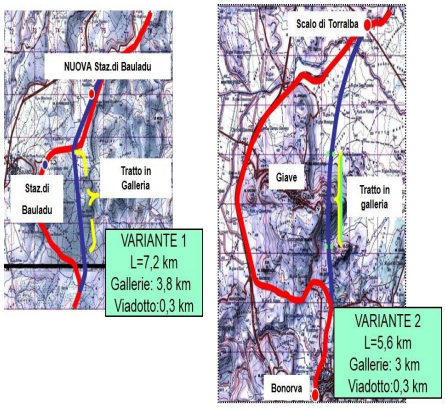
STATO DI ATTUAZIONE

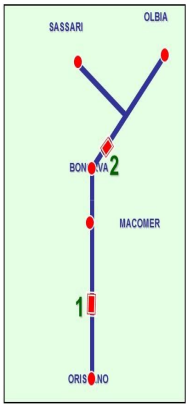
attualità dati: 31/03/2022

In data 29 marzo 2018 si è conclusa la redazione della progettazione definitiva. L'8 gennaio 2019 avviata istanza di indizione della procedura finalizzata all' ottenimento dell'intesa Stato Regione ai sensi del DPR 383 del 1994. Il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche di Lazio , Abruzzo e Sardegna, delegato dal MIT in data 23 gennaio 2019, il 2 aprile 2019, ha indetto la CDS. La CDS è stata sospesa in attesa dell'esito del procedimento VIA. Nell'ambito della procedura di VIA, in data 1 luglio 2019, il MIBACT ha espresso parere negativo. RFI in data 15 luglio 2019 ha riscontrato detto parere fornendo gli elementi necessari per superare le criticità evidenziate. In data 31 ottobre 2019 il MIBACT ha chiesto la documentazione integrativa finalizzata al superamento delle criticità. In data 4 dicembre 2019 è stato inviato al MIBACT un primo documento di riscontro alle richieste integrative avanzate. Il MIBACT in data 20 marzo 2020 ha approvato con prescrizioni la Variante Bauladu e dato parere negativo alla Variante Bonorva – Torralba. In data 26 maggio 2021 il MITE ha emesso Decreto di compatibilità ambientale positiva con prescrizioni per la "Variante Bauladu" e compatibilità ambientale negativa per il progetto "Variante Bonorva- Torralba". Ottenuto il Decreto VIA, RFI ha richiesto al Provveditorato OOPP la riattivazione dei lavori della Conferenza di Servizi. Il Provveditorato ha riattivato la CDS a dicembre del 2021. RFI è in attesa della convocazione della conferenza in modalità sincrona per la chiusura del procedimento. Per la Variante di tracciato Bonorva- Torralba, a seguito del giudizio negativo di compatibilità ambientale da parte del MITE, è stata ipotizzata una rimodulazione del Piano di Committenza. In particolare, tenendo conto di tutti i fondi FSC ad oggi previsti per la realizzazione delle due varianti, cioè fondi FSC "Patto per il Sud assegnati con Convenzione del 18 settembre 2017 (100 Mln €) nonché risorse FSC 2014-2020 "Cabina di Regia" (74 Mln €), è stato proposto alla regione Sardegna di realizzare la variante Bauladu, e attraverso la rimodulazione dei fondi FSC, in alternativa alla variante Bonorva – Torralba, realizzare le opere funzionali alla velocizzazione della linea tra Oristano e Ozieri – Chilivani.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di percorrenza lungo la direttrice Nord – Sud- Miglioramento della regolarità della circolazione





	Capacità	
	Velocità	X
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0313A: Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP				Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EELL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Variante Bauladu				X	X						X	X				X				X					

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
126,20	126,20	di cui:	2,20	0,00	70,80		0,00	53,20	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
117,76		8,44					126,20	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0313B)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
117,76					8,44	126,20	Le risorse aggiuntive sono destinate al completamento degli interventi

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Bauladu	126,20	126,20	0,00	102,04	24,16	5,03	4,30	2,80	1,18	0,28	0,02	0,04	0,00
	126,20	**126,20**	**0,00**	**102,04**	**24,16**	**5,03**	**4,30**	**2,80**	**1,18**	**0,28**	**0,02**	**0,04**	**0,00**

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	Progettazione definitiva	11-2005	3-2007	10-2017	3-2022	-	-	6-2022	12-2022	1-2023	12-2025	12-2025	Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0313B: Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di tre varianti di tracciato nei pressi di Macomer (1 e 2) e tra Campomela e Sassari, nell'ambito delle 8 varianti individuate dallo studio di fattibilità approvato dal CIPE nel 2004.Le varianti "Macomer 1" e "Macomer 2" si sviluppano per un'estesa complessiva pari a circa 16,5 km.La variante Campomela – Sassari si sviluppa per un'estesa pari a circa 9,9 km

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.

Varianti di tracciato di diverse estensioni a singolo binario non elettrificato, predisposto per elettrificazione, con adeguamento e riconfigurazione dell'attrezzaggio tecnologico esistente, con conseguente eliminazione dei passaggi a livello con la dismissione delle rispettive tratte interessate dalle varianti di tracciato.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Nel 2004 il CIPE ha approvato lo studio di fattibilità, consentendo d'individuare otto varianti di tracciato per la linea San Gavino - Sassari/Olbia. RFI ha sviluppato il PP delle otto varianti individuate: Bauladu, Abbasanta, Macomer I, Macomer II, Bonorva – Torralba, Ardara Ploaghe, Campomela – Sassari e Monti – Olbia. A seguito dell'approvazione dello SdF è stato sviluppato il Progetto Preliminare delle otto varianti. Tuttavia in considerazione del notevole impatto finanziario che avrebbe avuto la realizzazione degli interventi, il progetto è stato sottoposto ad un processo di Value Engineering combinato ad una ottimizzazione tecnico – economica che ha portato alla riperimetrazione del progetto stesso, individuando le 5 sottoelencate varianti, ritenute prioritarie ai fini della velocizzazione della linea con riduzione dell'itinerario Cagliari-Sassari di circa 15 km e un recupero di tempi di percorrenza di circa 18 minuti:Variante Bauladu (oggetto degli interventi di 1^ fase); Variante Macomer I;

Variante Macomer II; Variante Bonorva – Torralba (oggetto degli interventi di 1^ fase); Variante Campomela – Sassari. Le attività per le varianti Variante Macomer I; Variante Macomer II e Variante Campomela – Sassari, sono al momento sospese per mancanza di finanziamento.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari–Olbia, Cagliari–Sassari e Olbia–Sassari.



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0313B: Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
666,80	3,20	di cui:	0,00	0,00	3,20		0,00	0,00	0,00	0,00	663,60	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
675,24		-8,44					666,80	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0313A)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
3,20						3,20

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Bonorva-Torralba	107,44	3,20	104,24	93,43	14,01	2,66	1,79	0,67	0,86	0,27	0,00	0,00	42,90
Variante Macomer I	205,68	0,00	205,68	176,91	28,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	128,29
Variante Macomer II	108,56	0,00	108,56	93,52	15,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	93,94
Variante Campomela-Sassari	245,12	0,00	245,12	207,63	37,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	164,64
	666,80	**3,20**	**663,60**	**571,49**	**95,31**	**2,66**	**1,79**	**0,67**	**0,86**	**0,27**	**0,00**	**0,00**	**429,76**

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 Bonorva-Torralba	J24F05000010001	Progettazione definitiva	-	-	10-2017	10-2033	-	-	11-2033	6-2034	6-2034	5-2035	10-2035	Da avviare	-	-
Variante Macomer I	J24F05000010001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	7-2027	5-2029	-	-	5-2029	3-2030	3-2030	7-2036	9-2036	Da avviare	-	-
Variante Macomer II	J24F05000010001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	7-2027	5-2029	-	-	5-2029	3-2030	3-2030	2-2037	3-2037	Da avviare	-	-
Variante Campomela-Sassari	J24F05000010001	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare (in altro intervento CdP)	-	-	7-2027	5-2029	-	-	5-2029	3-2030	3-2030	7-2037	8-2037	Da avviare	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1524: Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi sono finalizzati alla riduzione dei tempi di percorrenza sulle tratte ferroviarie a nord di Oristano e al miglioramento degli standard di sicurezza nei casi di soppressione dei PL e Dissesto Idrogeologico. I progetti sono: soppressione di alcuni passaggi a livello a nord di Oristano, interventi di velocizzazione degli itinerari e sottopassaggi nelle stazioni di Solarussa e Paulilatino, istituzione Rango "C" nella intera tratta Cagliari – Sassari – Olbia, rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta e l'adeguamento degli attraversamenti e/o parallelismi della linea ferroviaria Chilivani - Porto Torres, tra il km 40+000 e il km 45+000 ca. Intervento 1. – Soppressioni di PL (con opere sostitutive CVF o sottovia)PL km 227 e km 233 tratta Chilivani-Olbia, PL km 100+008 (Simaxis) tratta Oristano-Chilivani, PL. km 9+703 (Ardara), Km 45+718 Km 40+149 e Km 40+355 (Sassari) tratta Chilivani – Sassari.Intervento 2. – Istituzione rango C e velocizzazioniL'intervento consiste nella realizzazione del rango C sulle tratte Oristano-Sassari-Olbia, velocizzazione attraverso correzioni di curve tratta Bauladu-Abbasanta, velocizzazione degli itinerari (60km/h) e sottopassaggi nelle stazioni di Solarussa e Paulilatino.Intervento 3 – Dissesto Idrogeologico Linea Chilivani - Porto Torres: Opere per la difesa della sede ferroviaria dei fenomeni di dissesto idrogeologico - Mitigazione del rischio da esondazione rio Calamasciu.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Intervento 1. Sono stati stralciati per motivi tecnici gli interventi PL km 9+703, km45+718, km 40+149, km 40+355. Sono conclusi gli interventi di soppressione PL km 227 e 233. Da completare l'intervento di soppressione del PL al km 100+008 (Simaxis), interrotto a causa di un contenzioso con la Ditta appaltatrice; l'intervento è stato riappaltato a dicembre 2019 e, per la necessità di aggiornare il progetto alle nuove normative, oltre ai maggiori costi rispetto al pianificato, si prevede la sua conclusione nel 2023.Intervento 2. Interventi conclusi e attivati.Intervento 3. L'intervento è stato stralciato di concerto con la Regione Sardegna, in quanto sono rimaste irrisolte le problematiche autorizzative relative alla approvazione dello Studio di Compatibilità Idraulica.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari e Olbia – Sassari, miglioramento della sicurezza e regolarità dell'esercizio per soppressioni PL.



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta				X							X	X							X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1524: Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
19,62	19,62	di cui:	0,00	0,00	0,00		0,00	19,62	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
19,62							19,62

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
19,62						19,62

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta	19,62	19,62	0,00	16,58	3,04	19,27	15,65	15,28	0,40	0,11	-0,01	0,33	1,70
	19,62	**19,62**	**0,00**	**16,58**	**3,04**	**19,27**	**15,65**	**15,28**	**0,40**	**0,11**	**-0,01**	**0,33**	**1,70**

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			
Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta	J47I06000140001	Esecuzione	-	-	4-2007	11-2008	-	-	-	-	2-2008	11-2022	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1596: Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'investimento è finalizzato alla velocizzazione degli impianti ferroviari di Villamassargia, Decimomannu, Siliqua, Oristano, Macomer, Chilivani, e Iglesias.Il progetto comprende anche interventi diffusi per la velocizzazione di alcune tratte ferroviarie tra Decimomannu e Villamassargia e tra Chilivani e Sassari, tramite correzione plano altimetriche di alcune curve, e Interventi sui sistemi di segnalamento e sicurezza. Intervento 1. – Velocizzazioni stazioni e rettifiche curve Decimomannu - SiliquaLa velocizzazione comprende gli impianti ferroviari di Villamassargia, Decimomannu, Siliqua, Oristano, Macomer, Chilivani, e Iglesias e rettifica curve tra i km 9 – 11 Decimomannu - Siliqua. Gli interventi di Bauladu, Olbia sono stati stralciati perché interessati da altri progetti, Abbasanta è stralciato per motivi tecnici.Intervento 2 – Velocizzazioni di tracciato a nord OristanoComprendono le modifiche di tracciato con correzioni curve sulla tratta Ploaghe – Scala di Giocca.Intervento 3 - Interventi tecnologici di sicurezza e segnalamento inerenti le velocizzazioniSono relativi ad adeguamenti tecnologici connessi con le velocizzazioni in particolare SSC ed SCMT.Intervento 4 – Adeguamenti stazione di Iglesias Gli adeguamenti previsti nella Convenzione con la Regione Sardegna sono dovuti alla compatibilizzazione con il nuovo Centro Intermodale a cura del Comune di Iglesias. L'intervento originariamente previsto, è stato ampliato con la velocizzazione degli itinerari a 60 km/h attraverso finanziamenti di RFI.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Interventi 1 e 2Gli interventi nelle stazioni di Villamassargia, Decimomannu, Siliqua, Oristano, Macomer, Chilivani, e le modifiche di tracciato sulla tratta Decimomannu – Villamassargia e Ploaghe – Scala di Giocca sono conclusi. Interventi 3 e 4Gli interventi sugli impianti tecnologici si sono conclusi nel 2020.L'intervento di velocizzazione della stazione di Iglesias si è concretizzato con l'attivazione del dicembre 2021, seppure sono ancora in corso alcuni piccoli interventi di sistemazione finale.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari e Olbia – Sassari, velocizzazione e ottimizzazione dell'orario sulle tratte Decimomannu – Villamassargia – Carbonia – Igl



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda				X	X								X						X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1596: Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
19,20	19,20	di cui:	0,00	0,00	17,28		0,00	1,92	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
19,20							19,20

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
19,20						19,20

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	19,20	19,20	0,00	18,68	0,52	18,90	18,75	16,90	0,96	0,53	0,26	0,16	0,11
	19,20	**19,20**	**0,00**	**18,68**	**0,52**	**18,90**	**18,75**	**16,90**	**0,96**	**0,53**	**0,26**	**0,16**	**0,11**

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 impianti ferroviari rete sarda	J47I09000020002	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2012	12-2021	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1670: Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono in ammodernamenti tecnologici e velocizzazioni della rete sarda RFI, attraverso l'upgrade degli impianti di sicurezza del sottosistema di terra SSC con SCMT, sulle tratte Oristano – Chilivani - Olbia - G. Aranci, Chilivani – Sassari – P. Torres e San Gavino – Oristano; velocizzazione delle tratte a nord di Oristano con l'introduzione del rango P.I finanziamenti per l'SCMT e il rango P (circa 20 M€) sono regolati da un'unica convenzione con la Regione Sardegna. (Conv. Rep. N.22 del 12 nov. 2018)Realizzazione di una nuova stazione nella città di Olbia attraverso l'arretramento della stazione attuale. I finanziamenti per la nuova stazione di Olbia sono in parte erogati della regione Sardegna (13 M€, NPP 1670) in parte RFI (7 M€, NPP 0568 e 1 M€ 1898). Intervento 1. – SCMT. Consiste nella realizzazione del SST-SCMT su tutte le tratte a nord di Oristano e sulla tratta S. Gavino-Oristano. L'intervento è anche condizione necessaria per l'istituzione del rango P. Intervento 2 – Rango P. Consiste nella istituzione del rango P sulle tratte a nord di Oristano delle rete sarda RFI. Il rango P serve per consentire ai treni CAF (ATR 365 e ATR 465), o eventuali altri treni ad assetto variabile, di sfruttare al meglio le potenzialità di velocità con il sistema di pendolamento attivo.Intervento 3 - Nuova stazione di Olbia. La nuova stazione di Olbia, ubicata in corrispondenza del vecchio scalo merci della attuale stazione, consiste di un nuovo FV con due binari tronchi per i servizi attestati da Ozieri/Chilivani e da un binario passante per il collegamento con Golfo Aranci.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Intervento 1. SCMT. La realizzazione di SCMT si è conclusa il 26/09/2021 su tutte le tratte finanziate dalla Convenzione con la Regione Sardegna, in particolare tutte le tratte della rete sarda a nord di Oristano, compresa la tratta a sud Oristano San Gavino (e) – Pabillonis-Uras-Marrubiu- Sant'Anna-Oristano (e). Intervento 2 – Rango P. E' stata attivata al rango P nel 2019 la tratta Oristano-Chilivani, sono pianificate nel 2022 le tratte Chilivani – Sassari e Chilivani – Olbia. Intervento 3 – Nuova stazione di Olbia. E' stata attivata il 26/09/2021, l'apertura al pubblico del servizio commerciale del nuovo terminal viaggiatori è prevista nel corso del mese di dicembre 2021.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

istituzione rango P con riduzione dei tempi di viaggio con i treni ad assetto variabile di fino a 15' sulla relazione Cagliari-Sassari; fino a 25' sulla relazione Cagliari-Olbia; fino a 20' sulla relazione Sassari- Olbia;- Miglioramenti sulla sicurezza





	Capacità	
	Velocità	X
	Accessibilità	
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia; Opere connesse					X								X						X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 1670: Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase

all'arretramento della stazione di Olbia

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	*2023*	*2024-2026*	2027-2031	>2031
32,91	32,91	di cui:	0,00	0,00	32,91		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
32,91							32,91

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
32,91						32,91

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia; Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	32,91	32,91	0,00	29,31	3,60	28,49	23,23	7,36	3,59	5,47	5,13	3,95	1,95
	32,91	**32,91**	**0,00**	**29,31**	**3,60**	**28,49**	**23,23**	**7,36**	**3,59**	**5,47**	**5,13**	**3,95**	**1,95**

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			
SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia; Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	J79B12000030001	Esercizio	-	-	-	-	9-2015	-	-	-	9-2015	6-2021	7-2019	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P083: Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede: velocizzazioni sulle tratte tortuose a nord di Oristano, attraverso modifiche del tracciato e piccole varianti;potenziamenti tecnologici sulla tratta Cagliari – Oristano: ACCM Cagliari-S. Gavino con SCMT da cabina +BACC con emulazione di codice e integrazione della codifica di stazione ove mancante + RTB.Interventi per la soppressione del PL pubblici e privati. Intervento 1 –Velocizzazione Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia - Costo 30 M€ (NPP 1920-S02)E' costituito da interventi sul binario quali piccoli spostamenti e/o modifiche dei raggi di curva e/o sopraelevazione e anche da piccole varianti che consentono la velocizzazione della linea. Connessi con tali modifiche vi sono interventi alla sede ferroviaria (rinnovi, corpo stradale, trincee, rilevati e scarpate).Intervento 2 – Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano – Costo 50 M€ (NPP 1919)L'intervento consiste in potenziamenti tecnologici della tratta Cagliari – Oristano, quali: ACCM Cagliari-Decimomannu-S.Gavino, con SCMT da cabina+BACC con emulazione di codice e integrazione della codifica di stazione ove mancante + RTB, realizzazione del nuovo Posto Centrale di Cagliari. Intervento 3 - Interventi diffusi di soppressioni passaggi a livello pubblici e privati – Costo 20 M€ (NPP 1920-S01)Consiste in una serie di interventi di soppressione di passaggi a livello pubblici e privati, derivanti da accordi con i Comuni e/o proprietari nel caso di PL privati; alcuni soppressi con opere sostitutive (CVF, sottovia) strade alternative, sistemi tecnologici per la gestione di alcuni PLP.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Intervento 1 - L'intervento è in corso di esecuzione. Si prevede la conclusione entro il 2023.Intervento 2 - L'intervento è in corso di esecuzione. L'attivazione del Nuovo Posto Centrale di Cagliari è avvenuta nel corso del 2021; l'attivazione dell'ACCM Cagliari – Decimomannu e interventi connessi, SCMT, BACC, RTB, nuovo Posto Centrale è avvenuto ad aprile 2022. L'ACCM Decimomannu – S. Gavino è pianificato alla fine del 2022.Intervento 3 - L'intervento è in corso di esecuzione con previsione di conclusione nel 2023 con i sottopassaggi di Oristano per la soppressione dei PL via Ozieri e via Laconi.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- riduzione dei tempi di viaggio fino a 30' sulla relazione Cagliari-Sassari; fino a 40' sulla relazione Cagliari-Olbia; fino a 300' sulla relazione Sassari- Olbia;- cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari e



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza	X											X							X						
Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano	X											X							X						

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P083: Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
100,00	100,00	di cui:	100,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
100,00							100,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
100,00						100,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza	50,00	50,00	0,00	36,62	13,38	36,53	17,00	1,76	4,91	3,80	1,87	5,04	6,53
Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano	50,00	50,00	0,00	45,28	4,72	28,28	23,01	6,15	4,38	0,22	2,54	9,28	5,65
	100,00	**100,00**	**0,00**	**81,90**	**18,10**	**64,81**	**40,01**	**7,91**	**9,30**	**4,02**	**4,40**	**14,32**	**12,17**

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 e interventi diffusi per la messa in sicurezza	J74H16000590001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano	J77B16000290001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2021	12-2022	12-2022	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P254: Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi diffusi di upgrade infrastrutturale e tecnologico sulla rete Sarda finalizzati al potenziamento e ammodernamento della infrastruttura ferroviaria in Sardegna

Tra le principali realizzazioni si segnalano:- Elettrificazione Cagliari-Oristano;- Elettrificazione Bcino del Sulcis;- PRG Chilivani;- Elettrificazione Oristano-Macomer;- Velocizzazione Villamassargi-Carbonia;- PRG Golfo Aranci.

Sardegna

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In avvio il progetto di fattibilità tecnico – economica

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Al termine degli interventi di elettrificazione di tutta la tratta Cagliari-Oristano, le IF potranno impiegare materiali rotabili elettrici, in alternativa/sostituzione degli attuali treni diesel, caratterizzati da maggiori disponibilità in termini di c



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
PRG Chilivani					X								X							X					
Elettrificazione Oristano Macomer (bacino del Sulcis)					X								X							X					
PRG Golfo aranci					X								X							X					
Velocizzazione Villamassargia-Carbonia					X								X							X					
Elettrificazione bacino del Sulcis					X								X							X					
Elettrificazione Cagliari-Oristano 1^ fase , Potenziamento infrastrutturale Oristano-Ozieri Chilivani, Nuova stazione Chilivani Sud, Interventi IS e Verifiche alle opere d'arte per adeguamenti prestazionali				X									X							X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto P254: Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	*2023*	*2024-2026*	2027-2031	>2031
108,80	108,80	di cui:	49,00	0,00	13,00		0,00	46,80	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
104,24				4,56			108,80	Ampliamento del perimetro connesso all'inserimento degli interventi finanziati da FSC 2021-2027

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
104,24				13,00	-8,44	108,80	Le nuove risorse sono destinate alla velocizzazione della tratta Villamassargia-Carbonia (fondi FSC21-27 delibera CIPESS n.1/2022)

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione Villamassargia-Carbonia	13,00	13,00	0,00	10,40	2,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,00
Elettrificazione Cagliari-Oristano 1^ fase , Potenziamento infrastrutturale Oristano-Ozieri Chilivani, Nuova stazione Chilivani Sud, Interventi IS e Verifiche alle opere d'arte per adeguamenti prestazionali	95,80	95,80	0,00	76,64	19,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,79
	108,80	**108,80**	**0,00**	**87,04**	**21,76**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**46,79**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Chilivani	J74E21001720008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Elettrificazione Oristano Macomer (bacino del Sulcis)	J74E21001700008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
PRG Golfo aranci	J74E21001710008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Velocizzazione Villamassargia-Carbonia	J74E21001690008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Elettrificazione bacino del Sulcis	J74E21001680008	Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Elettrificazione Cagliari-Oristano 1^ fase , Potenziamento infrastrutturale Oristano-Ozieri Chilivani, Nuova stazione Chilivani Sud, Interventi IS e Verifiche alle opere d'arte per adeguamenti prestazionali		Progetto di fattibilità tecnico-economica/Progetto preliminare	-	-	-	-	-	-	4-2024	7-2024	7-2024	7-2029	-	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma NA026: Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

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).Il fondo rappresenta altresì esigenze finanziarie connesse a:- 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- stime dei maggiori oneri connessi ad incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie per progetti già avviati- stime dei costi connessi alle determinazioni del Collegio Consultivo Tecnico.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Per la pianificazione dei principali studi e progetti di fattibilità si rimanda ad apposita appendice contrattuale

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

non applicabile



- Capacità
- Velocità
- Accessibilità
- Regolarità
- Prestazioni (merci)
- Gestione dei rotabili
- Gestione spazi di stazione
- Intermodalità merci
- Intermodalità passeggeri
- Integrazione della rete
- Upgrade e sicurezza
- Efficientamento processi

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.				X	X			X	X						X										

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma NA026: Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.

1.419,66	919,66	di cui:	906,44	0,00	7,23	0,25	5,75	200,00	300,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
871,03						548,64	1.419,66	Adeguamento della dotazione del fondo in coerenza con gli utilizzi e con il rifinanziamento recato dalla Legge di Bilancio 2022

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026	
641,99			-19,80	305,00	-7,53	919,66	Le nuove risorse sono destinate all'avvio di ulteriori progettazioni di interventi prioritari e alla copertura dei maggiori oneri connessi alle determinazioni dei Collegi Consultivi Tecnici, nonché all'adeguamento del fondo salvaguardia in previsione dei rischi di perdita di risorse a finanza agevolata

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	1.419,66	919,66	500,00	2.580,22	-1.160,55	16,85	12,60	10,48	0,08	0,14	0,30	2,15	1.282,47
	1.419,66	**919,66**	**500,00**	**2.580,22**	**-1.160,55**	**16,85**	**12,60**	**10,48**	**0,08**	**0,14**	**0,30**	**2,15**	**1.282,47**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.		820,30	620,30	76%	0,00	0%	Progettazione
Fondo Studi di fattibilità		567,65	267,65	47%	0,00	0%	Progettazione
Programma di riqualificazione e potenziamento City Hub	J52C21001910001	8,00	8,00	100%	2,15	27%	Realizzazione
Raddoppio Torino-Pinerolo (progettazione)	J77I09000010002	6,70	6,70	100%	4,40	66%	Realizzazione
Studi di fattibilità e progettazioni	J52J20000130001	5,00	5,00	100%	0,72	14%	Realizzazione
Progettazione delle opere per la permeabilità della linea storica Torino - Genova, nell'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi	J81J04000000001	3,00	3,00	100%	0,46	15%	Realizzazione
Velocizzazione Potenza - Metaponto	J84F05000040001	1,33	1,33	100%	1,33	100%	In ultimazione
Studio di fattibilità e progettazione preliminare raddoppio Palmanova-Udine e Nodo di Udine	J61H04000210001	1,21	1,21	100%	1,21	100%	In ultimazione
Velocizzazione Battipaglia-Potenza	J91H92000000011	1,12	1,12	100%	1,10	99%	In ultimazione
Bretella merci di collegamento ad est della stazione di Padova Interporto	J91B21000410009	1,00	1,00	100%	0,30	30%	Realizzazione
Raddoppio Laveno-Luino	J31H03000510001	0,87	0,87	100%	0,84	96%	In ultimazione
Studio di fattibilità analisi trasportistiche e valutazione di capacità della rete ferroviaria	J52F14000080001	0,80	0,80	100%	0,38	48%	Realizzazione
Ammodernamento Venafro - Termoli	J34F05000010001	0,80	0,80	100%	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento Taranto-Metaponto	J64F05000030001	0,70	0,70	100%	0,70	100%	In ultimazione
Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto		0,60	0,60	100%	0,00	0%	Progettazione
Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	J47I12000100001	0,39	0,39	100%	0,39	100%	In ultimazione
Analisi di pre - fattibilità della nuova fermata AV nel frusinate	J42F20000840001	0,20	0,20	100%	0,08	42%	Realizzazione
Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.		1.419,66	919,66	65%	14,07	2%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P265: Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma è finalizzato alla gestione dell'obsolescenza e al miglioramento delle prestazioni delle opere d'arte maggiori e minori in ottica di linea/direttrice, in sinergia con i programmi di conservazione delle opere d'arte (vedi A1014 e nuovo CdP-S), adeguamento a STI (A1004F), miglioramento sismico (A1013B) e upgrading nodi-bacini-direttici che generalmente intervengono per superare situazioni puntuali.Gli interventi, da realizzare possibilmente in scenari di chiusura tratta già programmati, possono riguardare il rinnovamento/riqualificazione di travate metalliche, impalcati vetusti, ponticelli, fossi di guardia e tombini nonchè il consolidamento di rilevati e trincee cedevoli.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

STATO DI ATTUAZIONE *attualità dati: 31/03/2022*

In corso studio di fattibilità primi interventi da realizzare in arco di Piano

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP			Obiettivi strategici							
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile											X			X					X	X	X	X	X		

QUADRO FINANZIARIO *milioni di euro*

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.000,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	20,00	480,00	1.500,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE *milioni di euro*

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Programma P265: Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
0,00					2.000,00		2.000,00	Nuova esigenza di investimento

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
0,00						0,00

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile - interventi diffusi	2.000,00	0,00	2.000,00	1.600,00	400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.000,00
	2.000,00	**0,00**	**2.000,00**	**1.600,00**	**400,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.000,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

AVANZAMENTO PROGRAMMA	CUP rif.	Costo	Risorse	%Finanz.	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile		2.000,00	0,00	0%	0,00	0%	Progettazione
Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile - interventi diffusi		2.000,00	0,00	0%	0,00	0%	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0325: Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia

Tabella B09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

La nuova linea AV/AC Treviglio-Brescia (per uno sviluppo di 58,2 km) rappresenta il primo lotto funzionale della linea AV/AC Milano-Verona - parte integrante del Corridoio transeuropeo TEN-T «Mediterraneo» che collega la penisola iberica al confine ucraino. Il Progetto si articola come segue e prevede la realizzazione di:tratta AV/AC Treviglio-Brescia/Interconnessione di Brescia Ovest (di competenza del GC); nuovo assetto della stazione di Brescia C.le e impianto ACC di stazione (realizzata mediante appalti integrati).

58,2 km di nuova linea, di cui- 39,6 km con caratteristiche AV/AC (in sostanziale affiancamento all'autostrada Brebemi) e 11,7 km di Interconnessione Brescia Ovest; tali tratte, di competenza del GC, sono state attivate all'esercizio a dicembre 2016.- 6,7 km di Ingresso Urbano in Brescia (in affiancamento alla linea storica Milano-Venezia) realizzata da RFI anche con appalti integrati, attivata all'esercizio a dicembre 2018.L'intera tratta presenta le seguenti caratteristiche:- 20 comuni attraversati nelle province di Milano, Bergamo e Brescia- 52,2 km di rilevati- 1,1 km di trincee- 4,1 km di viadotti- 0,8 km di gallerie artificiali

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- La tratta AV/AC Treviglio-Brescia/Interconnessione di Brescia Ovest è stata attivata all'esercizio commerciale in data 11 dicembre 2016 con arrivo e partenza dei treni AV sui binari 1 e 2 della stazione di Brescia Centrale. - Nuovo assetto della stazione di Brescia: il 26 agosto 2018 (fase 2.6 ACC) sono stati attivati i binari 13, 14, 15 e 16 (serviti dai marciapiedi VI e VII) dedicati al servizio viaggiatori della linea per Cremona e l'ACC Brescia Est che, in questa fase, gestisce i Posti di Servizio di Bivio/PC Roncadelle, nuovo Bivio Mella, Brescia Scalo, il corridoio merci e i binari alti della stazione di Brescia (destinati al servizio viaggiatori per Cremona); successivamente, il 09 dicembre 2018 (fase 3.2 ACC), sono stati attivati i nuovi binari 10 e 11 (serviti dal marciapiede V) dedicati ai treni AV. A luglio 2021 è stata attivata la fase 4 dell'ACC di Brescia che prevede di gestire la stazione con il nuovo ACC Brescia e la conseguente dismissione dell'ACEI.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il quadruplicamento dei binari tra Milano e Brescia ha aumentato la capacità dell'infrastruttura ferroviaria, creando i presupposti per l'incremento dell'offerta di trasporto da/per la città di Brescia. La specializzazione delle linee ferroviarie, con sep



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Tratta Treviglio-Brescia (1° e 2° lotto costruttivo) e nodo di Brescia (PRG e ACC)					X		X	X	X				X				X			X					

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0325: Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia

2° lotto costruttivo	X	X	X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.050,00	2.050,00	di cui:	510,48	1.314,44	99,90		125,17	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
2.050,00							2.050,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
2.050,00						2.050,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Treviglio-Brescia (1° e 2° lotto costruttivo) e nodo di Brescia (PRG e ACC)	2.050,00	2.050,00	0,00	1.882,10	167,90	1.930,73	1.697,21	1.806,09	45,41	21,57	10,84	21,47	8,83
	2.050,00	**2.050,00**	**0,00**	**1.882,10**	**167,90**	**1.930,73**	**1.697,21**	**1.806,09**	**45,41**	**21,57**	**10,84**	**21,47**	**8,83**

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 Treviglio-Brescia (1° e 2° lotto costruttivo) e nodo di Brescia (PRG e ACC)	J41C07000000001	Esercizio	-	-	3-2008	10-2014	-	-	11-2011	12-2013	5-2011	9-2022	12-2016	Conclusa	Concluse	Concluse
2° lotto costruttivo	#N/A	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Conclusa	Concluse	Concluse

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0361: Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona

Tabella B09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T «Mediterraneo» che collega la penisola iberica al confine ucraino ed è articolato come segue:- 1°Lotto Funzionale – Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona Ovest); - 2°Lotto Funzionale – Quadruplicamento in uscita Est da Brescia;Il 1° lotto (affidamento GC) prevede la realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC di lunghezza pari a 47,6 km nelle regioni Lombardia e Veneto.Il 2° lotto (affidamento GC) prevede la realizzazione di un quadruplicamento in uscita dalla stazione di Brescia fino all'interconnessione Brescia est per un'estesa di circa 10,7 km nei Comuni di Brescia, Rezzato e Mazzano.Nodo AV/AC di Verona: ingresso OvestGli interventi del Nodo di Verona: ingresso Ovest (gara a cura di RFI) prevedono la realizzazione di 3,6 km di nuova linea AV/AC, 4,2 km di nuova Linea convenzionale e 3,3 km di linea indipendente merci oltre alla sistemazione del PRG di Verona P.N.

In esito alle prescrizioni emesse nel corso dell'iter autorizzativo sul progetto definitivo (delibera CIPE n. 42/2017), la Tratta AV/AC Brescia-Verona è stata riarticolata come segue:1^ Lotto Funzionale "Brescia Est-Verona" (escluso nodo), di estensione pari a ca. 47,6 km e articolato in due lotti costruttivi. La linea si dirama dalla linea esistente (circa 5 km) per 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. L'intervento prevede anche la realizzazione dell'interconnessione di Verona Merci per uno sviluppo di 2,2 km.2^ Lotto Funzionale "Quadruplicamento in uscita Est da Brescia", di estensione pari a circa 10 km, da realizzare in sostituzione del cd. "Shunt di Brescia", in affiancamento alla linea ferroviaria esistente.La funzionalità del Lotto "Brescia Est-Verona" può essere garantita anche nel periodo antecedente all'entrata in funzione del Nodo di Verona Ovest tramite la realizzazione di un bivio provvisorio in linea. Nodo di Verona Ovest - include gli interventi funzionali all'ingresso della tratta AV nella stazione di Verona Porta Nuova, 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.

1° Lotto Funzionale "Brescia est-Verona" (escluso nodo) - PD approvato dal CIPE con delibera n.42 del 10.07.2017- 47,6 km di nuova linea di cui 45,4 km con caratteristiche AV/AC e 2,2 km di Interconnessione Verona Merci.- 11 comuni interessati nelle province di Brescia, Mantova (esclusivamente per viabilità extra-linea) e Verona- 23,4 km di rilevati- 6,5 km di trincee- 0,9 km di viadotti- 10,2 km di gallerie artificiali- 6,6 km di gallerie naturali"Nodo di Verona Ovest" - PP in fase di approvazione CIPE. Il progetto, che interessa i Comuni di Sona e di Verona, prevede:- spostamento su nuova sede linea Storica per 4,2 km- 3,6 km di nuova linea AV/AC (su sedime linea storica)- 3,3 km di nuova linea indipendente merci (interconnessione merci AV)- 1,4 km raccordi tra la linea indipendente merci e gli impianti di Quadrante Europa e Verona P.N.- sistemazione del PRG di Verona P.N.2° Lotto Funzionale "Quadruplicamento in uscita Est da Brescia" - in fase di progettazione preliminare.Il progetto prevede 10 km di nuova linea in provincia di Brescia in affiancamento alla linea ferroviaria esistente Milano-Venezia (in sostituzione del cd. "Shunt di Brescia").

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Tratta AV/AC Brescia Est-Verona Ovest: successivamente alla Delibera CIPE n. 42/2017, pubblicata sulla GU in data 24/03/2018, di approvazione del progetto definitivo della nuova linea AV/AC Brescia-Verona, in data 06/06/2018 il Consorzio Cepav Due/ENI e RFI hanno sottoscritto il 2° Atto Integrativo per la realizzazione della Tratta AV/AC Brescia Est-Verona, con contestuale avvio dei lavori di realizzazione del 1° Lotto Costruttivo. A seguito della Delibera CIPE n.68/2019 pubblicata in G.U. il 10/03/2020, che ha autorizzato il 2° Lotto Costruttivo della Tratta, in data 17/04/2020 sono stati avviati anche i lavori relativi al suddetto 2° Lotto Costruttivo (contrattualizzato con il GC).

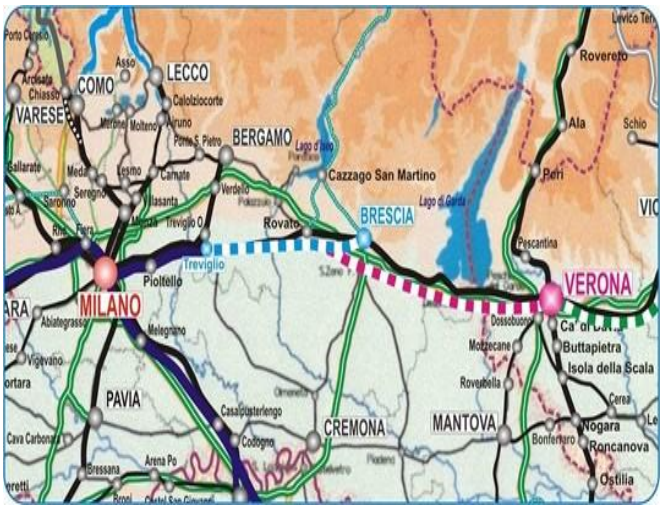
Quadruplicamento in uscita Est da Brescia: con la suddetta Delibera n. 42/2017, nell'ambito dell'approvazione del progetto definitivo della nuova linea AV/AC Brescia-Verona per l'avvio della realizzazione del 1° lotto funzionale, il CIPE ha disposto la progettazione, in sostituzione del cosiddetto "Shunt di Brescia", della soluzione "Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia". In data 15.01.2021 il CSLLPP ha trasmesso il proprio parere. La CT VIA ha espresso il parere n. 111 del 14/06/2021 sul progetto del quadruplicamento e il MIMS con nota del 1/10/2021 ha inviato la compatibilità ambientale del progetto preliminare.Conclusa la Conferenza dei Servizi , in data 05/11/2021 con nota il MIMS ha approvato il Progetto Preliminare, è in corso la progettazione definitiva a cura del G.C.Nodo AV/AC di Verona Ovest: Con Delibera n.69 del 21 novembre 2019, pubblicata sulla GU in data 2 aprile 2020, il CIPE ha approvato il progetto preliminare del "Nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest" come parte della Tratta AV/AC Brescia-Verona. Successivamente, in adempimento alla suddetta Delibera, è stato assegnato all'intervento "Nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest" un nuovo specifico CUP con conseguente apertura di nuovo progetto distinto dalla Tratta Brescia-Verona. Ultimata la progettazione definitiva a Dicembre 2021 è in corso l'iter autorizzativo

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- La nuova tratta AV/AC Brescia-Verona costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10'-Incremento della capacità e della regolarit

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0361: Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Tratta Brescia Est – Verona (1° e 2° lotto costruttivo)	X	X				X				X	X				X		X								
Nodo di Verona Ovest		X				X				X	X				X		X								
Quadruplicamento in uscita da Brescia (tratta Brescia-Brescia Est)		X				X				X	X				X		X								

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	Sez. 2: 2023	Sez. 2: 2024-2026	Sez. 3: 2027-2031	Sez. 4: >2031
3.530,00	2.988,07	di cui:	2.988,07	0,00	0,00		0,00	0,00	541,93	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
3.530,00							3.530,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
2.988,07						2.988,07

PIANO DELLA SPESA

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0361: Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Brescia Est – Verona (1° e 2° lotto costruttivo)	2.599,15	2.599,15	0,00	2.429,11	170,04	2.326,15	1.026,77	12,64	66,56	122,88	139,51	300,28	508,68
Nodo di Verona Ovest	375,85	375,85	0,00	356,00	19,85	8,92	3,81	0,00	0,00	0,00	0,00	3,75	3,08
Quadruplicamento in uscita da Brescia (tratta Brescia-Brescia Est)	555,00	13,07	541,93	540,01	14,99	1,31	1,19	0,00	0,00	0,78	0,27	0,14	0,11
	3.530,00	**2.988,07**	**541,93**	**3.325,12**	**204,88**	**2.336,38**	**1.031,78**	**12,64**	**66,56**	**123,66**	**139,78**	**304,17**	**511,86**

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 Brescia Est – Verona (1° e 2° lotto costruttivo)	F81H91000000008	Esecuzione	-	-	3-2014	7-2017	-	-	-	-	7-2018	1-2026	2-2026	In corso	In corso	Da avviare
Nodo di Verona Ovest	J14H20000440001	Progettazione definitiva	4-2014	11-2019	5-2020	4-2022	-	-	7-2022	12-2022	1-2023	4-2028	5-2028	-	-	-
Quadruplicamento in uscita da Brescia (tratta Brescia-Brescia Est)	F81H91000000008	Progettazione definitiva	9-2018	11-2021	1-2022	9-2022	-	-	-	-	2-2023	11-2028	12-2028	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0362A: Linea AV/AC Verona-Padova 1° lotto funzionale: Tratta Verona-bivio Vicenza

Tabella B09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T «Mediterraneo» che collega la penisola iberica al confine ucraino e costituisce il 1^ lotto funzionale della linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 83 km, che è articolata in 3 lotti funzionali:1^ lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza ;2^ lotto funzionale Attraversamento di Vicenza (oggetto di altro intervento CdP-I)3^ lotto funzionale Vicenza-Padova (oggetto di altro intervento CdP-I).Il primo lotto funzionale « tratta AV/AC Verona - Bivio Vicenza, è suddiviso in due lotto costruttivi e prevede la realizzazione , tra la stazione di Verona Porta Vescovo ed il Comune di Altavilla Vicentina , di circa 44,25 km di nuova linea AV/AC, oltre il rifacimento di circa 7 km di liea storica. La nuova linea ad alta velocità, a meno di brevi tratti in galleria artificiale di lunghezza complessiva di 2,3 km, si sviluppa in superficie prevalentemente in rilevato o trincea.Gli interventi del Nodo di Verona: ingresso Est (gara a cura di RFI ad oggi ricompresi all'interno del NPP 0383) riguardano interventi funzionali all'ingresso a Verona della tratta Verona – Padova con la realizzazione di circa di 6,6 Km di nuova linea AV/AC, una nuova stazione elementare a Verona Porta Nuova e un nuovo fascio merci di tre binari collegato alla linea merci realizzata nel nodo Ovest.

Il tracciato della Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza 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 fino al comune di Altavilla Vicentina (poco prima dell'ambito comunale di Vicenza) dove si riconnette alla linea storica al km 44+250.La nuova linea, è caratterizzata da una velocità massima di tracciato di 250 km/h ed un sistema di alimentazione in 3 Kv cc.Il nodo di Verona Est, il cui limite di batteria est è posto a Verona Porta Vescovo in coincidenza del limite di batteria della Tratta Verona-Bivio Vicenza, consiste nella realizzazione di due nuovi binari AV/AC per uno sviluppo complessivo di 6,6 km, in affiancamento a sud della linea storica.

La Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza, collocata interamente in Regione Veneto, interessa n.12 comuni ricadenti nelle Province di Verona e Vicenza, si sviluppa per il 75 % in rilevato, il 4% in trincea, il 5 % in galleria artificiale ed il 15% in viadotto. La nuova linea si pone in stretto affiancamento a sud della linea ferroviaria esistente per oltre il 50% del suo complessivo sviluppo.'Il progetto del Nodo di Verona Est si sviluppa interamente in Comune di Verona, con la nuova linea posta prevalentemente in affiancamento a sud della linea esistente, prevalentemente in rilevato, ad eccezione del nuovo ponte per l'attraversamento del fiume Adige e del viadotto.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Tratta Verona-Bivio Vicenza: con Delibera n. 84/2017 del 22.12.2017, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 165 del 18.07.2018, il CIPE ha approvato il progetto definitivo della tratta AV/AC "Verona-Bivio Vicenza" ed ha autorizzato l'avvio alla realizzazione del 1^ lotto costruttivo. In data 6 agosto 2020 è stato sottoscritto l'Atto Integrativo con il Consorzio Iricav Due. L'avvio della realizzazione del 1^ lotto costruttivo è avvenuto in data 20.09.2020, mentre l'avvio della realizzazione del 2^ lotto costruttivo è avvenuto in data 19/05/2021.Nodo di Verona est: il Progetto Preliminare è stato ultimato e trasmesso al MIT il 09.10.17 per avvio dell'iter autorizzativo. Il CIPE ha approvato il PP nell'ambito della seduta del 14 maggio 2020; A Febbraio 2022 è stata ultimata la progettazione definitiva attualmente sono in corso le attività di verifica propedeutiche all'avvio dell'iter autorizzativo.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli altri interventi previsti sulla tratta Verona - Vicenza l'intervento consentitrà:- Riduzione dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia S.Lucia (con recuperi fino a 5' a della realizzazione della tratta Verona-Vicenza e del nodo di Vic



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0362A: Linea AV/AC Verona-Padova 1° lotto funzionale: Tratta Verona-bivio Vicenza

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica										Status DPP				Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Tratta Verona-Bivio Vicenza (1° e 2° lotto costruttivo)	X	X				X			X		X	X				X			X						
Nodo di Verona est		X				X			X		X	X				X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
3.139,96	3.139,96	di cui:	1.629,69	88,97	0,00	1.421,30	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
3.139,96							3.139,96

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
3.139,96						3.139,96

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Verona-Bivio Vicenza (1° e 2° lotto costruttivo)	2.760,00	2.760,00	0,00	2.631,28	128,72	2.613,43	978,49	30,31	0,19	0,26	49,79	269,38	358,02
Nodo di Verona est	379,96	379,96	0,00	370,76	9,20	6,99	4,06	0,00	0,00	0,00	0,00	4,10	5,77
	3.139,96	**3.139,96**	**0,00**	**3.002,04**	**137,92**	**2.620,42**	**982,55**	**30,31**	**0,19**	**0,26**	**49,79**	**273,47**	**363,79**

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 Verona-Bivio Vicenza (1° e 2° lotto costruttivo)	J41E91000000009	Esecuzione	-	-	-	7-2018	-	-	-	8-2020	9-2020	11-2023	12-2026	In corso	In corso	Da avviare
Nodo di Verona est	J14D20000010001	Progettazione definitiva	4-2016	5-2020	9-2020	7-2022	-	-	-	-	7-2023	11-2030	12-2030	In corso	In corso	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0362B: Linea AV/AC Verona-Padova 2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza

Tabella B09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T «Mediterraneo» che collega la penisola iberica al confine ucraino e costituisce il 2^ lotto funzionale della linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 83 km, che è articolata in 3 lotti funzionali:1^ lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza e Nodo Verona Est (oggetto di altro intervento CdP-I)2^ lotto funzionale Attraversamento di Vicenza 3^ lotto funzionale Vicenza-Padova (oggetto di altro intervento CdP-I).Il progetto comprende la realizzazione della nuova linea AV/AC per una estensione di circa 6,2 km, con tracciato in superficie in affiancamento alla linea esistente, tra il km 43+650 ed il km 49+827, la rilocazione verso nord di 2,7 km dell'esistente linea Milano-Venezia, il riassetto del PRG di Vicenza inclusa la realizzazione di una nuova stazione elementare AV/AC (4 binari), nonché l'inserimento al km 46+400 della nuova fermata Fiera, a servizio sia della linea storica che dell'alta velocità.

Il 2^Lotto Funzionale comprende la realizzazione di 6,2 km di linea AV/AC, con inizio nel territorio di Altavilla Vicentina (43+650 AV/AC) e termine in uscita dall'impianto di Vicenza, subito dopo l'attraversamento del fiume Retrone (49+827 AV/AC). La tratta si sviluppa interamente in superficie in affiancamento a sud della linea storica.Il progetto include inoltre la realizzazione di una nuova fermata in zona Fiera, interventi di ridisegno paesaggistico e urbanistico della stazione di Viale Roma con l'obiettivo di renderla hub dell'intermodalità, il rifacimento del PRG di Stazione, interventi di riassetto delle viabilità comunali e la realizzazione di una unova linea TPL elettrica. Completano l'intervento la cassa di espansione su l torrente Onte e una nuova SSE.La nuova linea sarà caratterizzata da una velocità massima di tracciato di 160 km/h ed un sistema di alimentazione in 3 Kv cc.

La nuova linea attraversa i Comuni di Altavilla Vicentina e Vicenza, con tracciato in rilevato (ad eccezione dell'1% del tracciato che corre in viadotto)Sono inoltre interessati dal progetto, il Comune di Sovizzo in cui verrà realizzata una cassa di espasione sul torrente Onte, ed il Comune di Torri di Quartesolo sede di una nuova SSE. Infine, per i soli aspetti legati alle mitigazioni acustiche, è interessato il Comune di Creazzo. La nuova linea, è interamente posta in stretto affiancamento a sud della linea ferroviaria esistente.

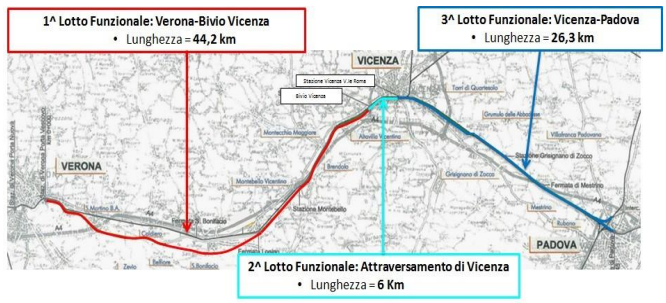
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

L'iter approvativo sul Progetto Preliminare dell'Attraversamento di Vicenza è stato avviato a ottobre 2017 ed è stato approvato dal CIPE in data 26/11/2020. In data 17.05.2021, è stato sottoscritto tra RFI e il Consorzio Iricav Due l'accordo per la sviluppo del progetto definitivo. A Gennaio 2022 è stata ultimata la Progettazione Definitiva attualmente sono in corso le attività di verifica propedeutiche all'avvio dell'iter autorizzativo.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli altri interventi previsti sulla tratta Verona - Vicenza l'intervento consentitrà:- Riduzione dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia S.Lucia (con recuperi fino a 5' a della realizzazione della tratta Verona-Vicenza e del nodo di Vic





	Capacità	X
	Velocità	X
	Accessibilità	X
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	X
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0362B: Linea AV/AC Verona-Padova 2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in corso/da avviare	Project review in conclusa	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Attraversamento di Vicenza (tratta Bivio Vicenza-Vicenza)	X	X				X					X			X		X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.650,00	1.075,00	di cui:	1.075,00	0,00	0,00		0,00	0,00	575,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.075,00			575,00				1.650,00

L'incremento del costo è conseguente alle maggiori occorrenze per aumento aree ed edifici da espropriare, risoluzione interferenze aggiuntive ed adeguamento tariffario intercorsi dall'anno di sviluppo della progettazione (aggiornamento a prezzi 2021)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1.075,00						1.075,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Attraversamento di Vicenza (tratta Bivio Vicenza-Vicenza)	1.650,00	1.075,00	575,00	1.643,61	6,39	6,16	2,26	1,79	0,00	0,47	0,00	0,00	2,46
	1.650,00	**1.075,00**	**575,00**	**1.643,61**	**6,39**	**6,16**	**2,26**	**1,79**	**0,00**	**0,47**	**0,00**	**0,00**	**2,46**

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			
Attraversamento di Vicenza (tratta Bivio Vicenza-Vicenza)	J41E91000000009	Progettazione definitiva	-	11-2020	5-2021	7-2022	-	-	-	1-2023	2-2023	11-2028	12-2028	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I135: Linea AV/AC Verona-Padova 3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova

Tabella B09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T «Mediterraneo» che collega la penisola iberica al confine ucraino e costituisce il 3^ e ultimo lotto funzionale della linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 83 km, che è articolata in 3 lotti funzionali:1^ lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza e Nodo Verona Est (oggetto di altro intervento CdP-I)2^ lotto funzionale Attraversamento di Vicenza (oggetto di altro intervento CdP-I)3^ lotto funzionale Vicenza-Padova.Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC per una estensione di complessivi 26 km compresi tra la stazione di Vicenza (esclusa) e la stazione di Padova Centrale (esclusa), oltre il rifacimento di circa 9,8 km di linea storica

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'utlima 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.

La tratta Vicenza - Padova si sviluppa nel territorio veneto per complessivi 26 km compresi tra la stazione di Vicenza (esclusa) e la stazione di Padova Centrale (esclusa).La linea costituisce quadruplicamento in affiancamento a quella esistente.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

L'intervento è stato sospeso per assenza di finanziamenti ed è stata avviata una project review per l'ottimizzazione delle progettazioni già sviluppate e per una maggiore sostenibilità economica e ambientale.In data 21/12/2021 è stato sottoscritto con il General Contractor Iricav Due l'accordo per l'avvio della progettazione definitiva attualmente in corso.Per il tratto compreso tra il bivio della Schio–Treviso e la fermata di Lerino in comune di Grisignano di Zocco, il tracciato è stato ridefinito dallo studio di fattibilità predisposto da Italferr nel 2014 e approvato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto nel gennaio 2015. Per il tratto compreso tra Grisignano di Zocco e Padova, il tracciato coincide con quello del progetto preliminare approvato dal CIPE con Delibera n.94/2006

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia S.Lucia- Incremento della capacità e della regolarità della circolazione grazie alla specializzazione dei servizi, tradizionale e AV- Miglioramento del sistema di trasporto regionale grazie alla



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto I135: Linea AV/AC Verona-Padova 3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova

Intervento / Opere funzionali	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corsoda avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Tratta Vicenza-Padova		X	X			X					X					X		X							

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	*2023*	*2024-2026*	2027-2031	>2031
1.500,00	25,00	di cui:	25,00	0,00	0,00		0,00	0,00	1.475,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
1.500,00							1.500,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
25,00						25,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Vicenza-Padova	1.500,00	25,00	1.475,00	1.475,01	24,99	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,00
	1.500,00	**25,00**	**1.475,00**	**1.475,01**	**24,99**	**0,01**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7,00**

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP) o in studio di fattibilità la pianificazione della produzione ed il cronoprogramma dovranno essere consolidati ad esito della conclusione del primo step progettuale

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 Vicenza-Padova	J11J20000100008	Progettazione definitiva (in altro intervento CdP)	-	-	12-2021	-	-	-	-	-	10-2023	5-2029	6-2029	Da avviare	Da avviare	Da avviare

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto_x_lotti A004: Galleria di base del Brennero - quota Italia

Tabella B09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

La galleria di base del Brennero si sviluppa da Fortezza (BZ) a Innsbruck (Austria) per una lunghezza di 55 km (di cui 24 km in Italia) ad una quota di 794 m s.l.m. sotto al valico del Brennero (h: 1.371 m). L'opera consiste in un sistema di gallerie destinato esclusivamente al trasporto ferroviario di passeggeri e merci, ed è composta da due canne principali. In ogni canna verrà collocato un binario singolo. Tra le due gallerie principali, ad una quota più bassa di circa 12 metri, viene realizzato un cunicolo esplorativo la cui funzione principale è quella di caratterizzare in modo ottimale l'ammasso roccioso.Soggetto promotore ed attuatore dei lavori è la società Galleria di base del Brennero Brenner Basistunnel BBT SE, partecipata pariteticamente dall'Italia e dall'Austria. RFI è il maggiore azionista di parte italiana della società. In prossimità di Innsbruck la galleria di base sarà collegata all'esistente circonvallazione, anch'essa oggetto di un intervento da parte di BBT SE, raggiungendo complessivamente una lunghezza di 64 km, rendendola il collegamento ferroviario sotterraneo più lungo del mondo. Una volta completata la galleria di base del Brennero, i tempi di percorrenza dei treni passeggeri da Innsbruck a Fortezza saranno ridotti dagli 80 minuti attuali a 25.Il costo complessivo della galleria di base del Brennero è finanziato dallo Stato austriaco e dallo Stato italiano in maniera paritetica, cioè tutte le opere realizzate ed i servizi e le forniture prestati, aventi luogo in territorio italiano, austriaco o transfrontalieri, vengono finanziati al 50% dall'Italia ed al 50% dall'Austria, al netto dei contributi europei.L'Unione Europea supporta infatti il progetto in maniera decisiva tramite il budget per le Reti TEN-T. La quota di cofinanziamento della galleria di base del Brennero nel programma CEF 2013-2020 varia tra il 40 ed il 50% dei costi sostenuti.

LOTTO "STUDI E OPERE GEOGNOSTICHE" (FINANZIATO)Italia: lotto Aica-Mules; lotto Mules Periadriatica (cunicolo esplorativo). Austria: preparazione di cantiere Sillschlucht, Tulfes, Ampass e Ahrental; lotto Innsbruck-Ahrental; lotto Wolf 1.PRIMO LOTTO COSTRUTTIVO (FINANZIATO)Italia: lotto Mules Periadriatica (gallerie di linea); lotto H71 sottoattraversamento Isarco (interventi preliminari); lotto V81 Rio Riol; lotto H81 opere zona di Fortezza (demolizioni, bonifiche, opere civili interferenti); opere di compensazione ambientale.Austria: lotto Ampass; lotto Wolf 2; lotto H33 Tulfes-Pfons (opere circonvallazione di Innsbruck).SECONDO LOTTO COSTRUTTIVO (FINANZIATO)Italia: lotto H71 sottoattraversamento Isarco (gallerie di linea e di interconnessione).Austria: lotto H33 Tulfes-Pfons (gallerie di linea e di interconnessione, fermata di emergenza, cunicolo esplorativo).TERZO LOTTO COSTRUTTIVO (FINANZIATO)Italia: lotto H61 Mules 2-3.Austria: lotto H11 zona stazione di Innsbruck ; lotto H21 gola della Sill.QUARTO LOTTO COSTRUTTIVO (FINANZIATO)Italia: lotto H81 opere zona di Fortezza (adeguamento PRG e nuovo ACC).Austria: lotto H41 gola della Sill – Pfons; lotto H51 Pfons-Brennero; lotto H52 Hochstegen; lotto H53 Pfons-Brennero. Intera tratta: Progettazione attrezzaggio ferroviario.LOTTI A COMPLETAMENTO (DA FINANZIARE)Intera tratta: realizzazione attrezzaggio ferroviario e tecnologico; interventi aggiuntivi di mitigazione e compensazione ambientale; messa in esercizio.

La galleria di base del Brennero si estende, in Italia, sui territori dei seguenti Comuni della Provincia Autonoma di Bolzano: Brennero; Val di Vizze; Campo di Trens; Rio Pusteria; Fortezza; Naz Sciaves; Varna.L'opera si estende anche sul territorio della Repubblica d'Austria.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

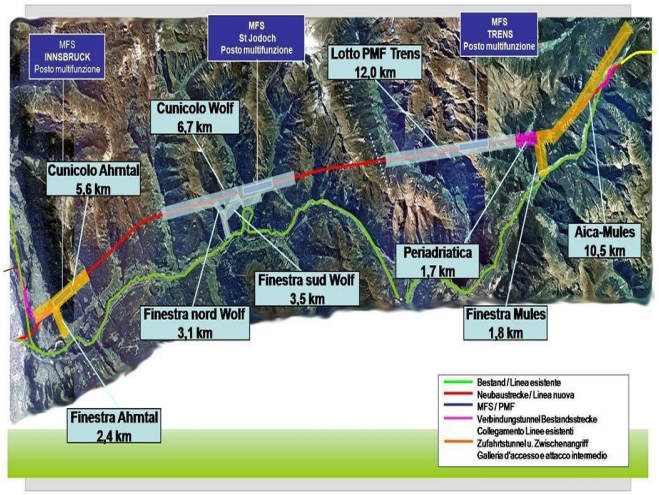
A tutto il mese di dicembre 2021 sono stati scavati 149 km di gallerie, parte di questi in territorio italiano e parte in territorio austriaco.LAVORI LATO ITALIA:Nell'area di cantiere di Mules proseguono i lavori del lotto "H61 Mules 2-3", avviato nel 2016. Questo lotto è il più grande della galleria di base del Brennero. A novembre 2021 lo scavo meccanizzato nel cunicolo esplorativo verso nord si è concluso con il raggiungimento del confine di stato. Nel 2021 è stato completato anche lo scavo della sezione principale della fermata di emergenza di Trens. Per quanto riguarda le gallerie di linea, prosegue lo scavo meccanizzato delle gallerie principali in direzione nord, mentre è terminato quello tradizionale in direzione sud, dove nella primavera 2022 è prevista la rottura del diaframma di scavo con l'adiacente lotto "H71 Sotto-attraversamento Isarco". A fine 2021 sono stati scavati nel lotto "H61 Mules 2-3"ca. 54,3 km di gallerie (31,5 km linea, 14,8 km cunicolo esplorativo e 8,0 km logistiche).Nel cantiere "H71 Sotto-attraversamento del fiume Isarco", nel corso del 2021 sono proseguiti i lavori di scavo e di realizzazione dei rivestimenti definitivi e, con l'utilizzo di tecniche di congelamento del terreno, sono stati scavati tre dei quattro tratti di galleria sotto il fiume (due di linea e due di interconnessione con la linea storica). Nell'ambito della stazione di Fortezza proseguono i lavori di adeguamento della radice nord del PRG, la realizzazione del nuovo ACC della linea esistente, nonché la costruzione di una nuova viabilità nella zona adiacente al Rio Riol per accedere al portale sud della galleria di base del Brennero. LAVORI LATO AUSTRIA Nell'area di cantiere Sillschlucht è in corso di realizzazione il lotto "H21 Gola del Sill", che prevede la realizzazione del portale nord della galleria di base del Brennero ed alcune opere di collegamento con la stazione di Innsbruck. Nell'area di cantiere di Ahrental a settembre 2021 sono terminati i lavori del lotto di costruzione "H33 Tulfes - Pfons" e a gennaio 2022 sono cominciati i lavori del lotto di costruzione "H41 gola del Sill - Pfons".Nell'area di cantiere di Wolf a febbraio 2022 sono stati avviati i lavori del lotto "H52 Hochstegen", precedentemente ricompresi nel lotto di costruzione "H51 Pfons - Brennero", terminato anticipatamente con la risoluzione del contratto in data 27/10/2020. I restanti lavori originariamente previsti nel lotto H51 saranno eseguiti nell'ambito del lotto "H53 Pfons-Brennero", di cui a gennaio 2022 è stato pubblicato il bando di gara.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento della capacità della linea ferroviaria con obiettivo di arrivare potenzialmente a 400 treni/giorno in transito al Brennero, una volta completata l'intera tratta Brennero-Verona, compreso il quadruplicamento Fortezza – Verona.Aumento delle pres

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto_x_lotti A004: Galleria di base del Brennero - quota Italia



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	X
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	X
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici								
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Galleria di base del Brennero - quota Italia			X	X			X	X	X	X			X				X		X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL., Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
4.397,44	3.462,32	di cui:	2.305,85	315,00	0,00		788,99	52,48	0,00	935,12		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
4.191,74			205,70				4.397,44

A seguito dell'aggiornamento del nuovo programma lavori, a settembre 2021 è stato approvato dagli organi di sorveglianza di BBT SE l'aggiornamento del costo dell'opera. L'aggiornamento ha tenuto conto in particolare dei seguenti fattori, che hanno determinato un incremento di costo: aggiornamento del programma lavori (effetti della pandemia da Covid 19, nuovi lotti e nuova data di fine lavori e di messa in esercizio); aggiornamento 2021 dell'analisi dei rischi della galleria di base del Brennero; aggiornamento dell'adeguamento monetario.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
3.462,32						3.462,32

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico	OGV	Produzione

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto_x_lotti A004: Galleria di base del Brennero - quota Italia

	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	260,00	260,00	0,00	208,00	52,00	260,00	260,00	260,00					0,00
1° lotto costruttivo	290,99	290,99	0,00	232,79	58,20	284,01	285,57	195,21	66,58	10,84	5,04	7,90	4,24
2° lotto costruttivo	416,99	416,99	0,00	333,59	83,40	373,26	361,24	199,18	59,42	45,55	34,18	22,91	36,63
3° lotto costruttico	762,55	762,55	0,00	610,04	152,51	788,03	485,54	96,74	84,70	107,10	99,58	97,42	95,38
4° lotto costruttivo	1.369,80	1.369,80	0,00	1.095,84	273,96	1.250,02	134,40	2,30	9,54	77,15	44,43	0,98	502,11
Lotti costruttivi a completamento	1.297,11	361,99	935,12	1.037,69	259,42	0,00	0,00						1.180,33
	4.397,44	**3.462,32**	**935,12**	**3.517,95**	**879,49**	**2.955,32**	**1.526,75**	**753,43**	**220,24**	**240,64**	**183,23**	**129,21**	**1.818,69**

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	1-1999	12-2003	12-2004	12-2010	-	-	-	-	9-2007	12-2012	-	Conclusa	Concluse	Concluse
1° lotto costruttivo	I41J05000020005	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2011	4-2029	-	Conclusa	Concluse	Concluse
2° lotto costruttivo	I41J05000020005	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	11-2014	4-2029	-	Conclusa	Concluse	Concluse
3° lotto costruttico	I41J05000020005	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2016	4-2029	-	Conclusa	Concluse	Concluse
4° lotto costruttivo	I41J05000020005	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	7-2016	4-2029	-	Conclusa	Concluse	Concluse
Lotti costruttivi a completamento	I41J05000020005	Progettazione definitiva (in altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	1-2023	2-2031	3-2032	Conclusa	Concluse	Concluse

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0281: Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara

Tabella B09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nella realizzazione di una linea con caratteristiche Alta Capacità 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 è prevista la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'Irpinia. Verranno realizzate 2 nuove stazioni e 1 fermata e soppressi 5 passaggi a livello.

Il progetto è articolato in due opere funzionali:- tratta Apice - Hirpinia- tratta Hirpinia - Orsara

L'intervento prevede la realizzazione di circa 48 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Apice e Hirpinia nel primo lotto funzionale Apice-Hirpinia e della nuova stazione di Orsara di Puglia nel secondo lotto funzionale Hirpinia-Orsara. Inoltre è previsto l'attrezzaggio tecnologico della tratta con ACCM e predisposizione ERTMS e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Apice ed Orsara di Puglia. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Apice, Sant'Arcangelo Trimonte, Melito Irpino, Flumeri, Grottaminarda, Ariano Irpino, Villanova del Battista nella Regione Campania ed Orsara di Puglia e Panni nella Regione Puglia.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

1° lotto Apice - Hirpinia: Lavori in corso.2° lotto Hirpinia - Orsara: Progettazione esecutiva ultimata, in corso la verifica della progettazione.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: - l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora);- la riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 45' per i servizi lungo percorso sulla re



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PNRR	Interventi commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Apice-Hirpinia	X	X			X	X					X	X				X			X						
Raddoppio tratta Hirpinia-Orsara		X				X					X	X				X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0281: Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR (nuovi progetti)	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
2.424,00	2.424,00	di cui:	2.377,00	0,00	47,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
2.424,00							2.424,00

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
2.424,00						2.424,00

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Apice-Hirpinia	899,22	899,22	0,00	775,36	123,86	685,71	243,19	23,27	5,45	1,91	13,34	41,42	76,07
Raddoppio tratta Hirpinia-Orsara	1.524,78	1.524,78	0,00	1.384,26	140,52	1.176,98	347,85	1,61	12,12	6,25	3,41	0,03	9,03
	2.424,00	**2.424,00**	**0,00**	**2.159,61**	**264,39**	**1.862,69**	**591,04**	**24,88**	**17,57**	**8,16**	**16,75**	**41,45**	**85,10**

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 Apice-Hirpinia	J77I04000000009	Esecuzione	9-2006	12-2016	11-2016	4-2018	-	-	-	-	8-2019	11-2025	5-2026		-	-	-
Raddoppio tratta Hirpinia-Orsara	J77I04000000009	Esecuzione	-	-	2-2018	11-2020	-	-	3-2022	10-2022	7-2021	7-2027	6-2027		-	-	-

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Tabella		CdP-I agg. 2020-2021	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I 2022-2026	Variazioni	
										Totali	*al netto di ultimati e riclassifiche*
A	**PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI**	**195.537,02**	-2.787,97	-35,90	5.578,21	-362,06	20.633,32	10.838,91	**229.401,52**	33.864,50	36.688,37
01	*Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change*	**34.586,31**		-2.602,55			300,00	686,20	**32.969,97**	-1.616,35	986,20
02	*Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico*	**23.436,70**	-685,57	8,85	20,00		7.136,32	2.651,43	**32.867,72**	9.431,02	10.107,74
03	*Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni*	**5.546,90**		2.616,97					**8.163,88**	2.616,97	
04	*Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*	**355,41**						140,00	**495,41**	140,00	140,00
05	*Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali*	**13.328,13**	-371,84	27,45	80,13	-400,99		2.121,82	**14.784,70**	1.456,57	1.800,96
06	*Programmi città metropolitane*	**16.956,10**	-697,30	-61,14	1.361,94			158,54	**17.718,14**	762,04	1.520,48
07	*Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete*	**1.740,61**	-43,00	50,00	245,00			562,18	**2.554,79**	814,18	807,18
08	*Programma aeroporti - Accessibilità su ferro*	**3.900,30**	-3,30		169,00	-1.360,00			**2.706,00**	-1.194,30	-1.191,00
09	*Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale*	**95.686,55**	-986,97	-75,49	3.702,14	1.398,93	13.197,00	4.518,74	**117.140,91**	21.454,36	22.516,81
B	**INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI**	**17.910,70**			780,70				**18.691,40**	780,70	780,70
TOTALE PORTAFOGLIO ATTIVO (tab. A+B)		**213.447,72**	-2.787,97	-35,90	6.358,91	-362,06	20.633,32	10.838,91	**248.092,92**	34.645,20	37.469,07
C	**OPERE ULTIMATE**	**64.524,07**	2.787,97	35,90					**67.347,95**	2.823,88	
TOTALE GENERALE (tab. A+B+C)		**277.971,79**	0,00	0,00	6.358,91	-362,06	20.633,32	10.838,91	**315.440,87**	37.469,08	37.469,08

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
A1004A	Sicurezza in galleria	**6.000,00**							**6.000,00**			
A1004B	Risanamento acustico	**10.600,00**							**10.600,00**			
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori - per memoria	**2.615,82**		-2.615,82					**0,00**	-2.615,82		Per memoria - Ristrutturazione complessiva degli interventi afferenti al nuovo Piano Integrato Stazioni (vedi P055_A)
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021)	**135,17**						-2,00	**133,17**	-2,00	-2,00	Assestamento del costo in base alle attività effettivamente avviate fino all'annualità 2021. Dall'annualità 2022 le attività sono ricomprese nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi.
A1004E	Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)	**3.648,57**		-78,72				225,64	**3.795,49**	146,92	225,64	Assestamento del costo in base alle attività effettivamente avviate fino all'annualità 2021. Dall'annualità 2022 le attività sono ricomprese nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi.
A1004F	Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte	**333,50**							**333,50**			
A1006	Soppressione passaggi a livello	**7.857,75**		92,00					**7.949,75**	92,00		Per memoria - le riclassifiche sono connesse all'inserimento degli interventi di soppressione dei passaggi a livello sulle linee jonica (vedi P245) e Salerno-Avellino-Benevento (vedi I153)
A1013A	Idrogeologia	**2.000,00**					300,00	448,09	**2.748,09**	748,09	748,09	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, con una previsione di 150-180 punti singolari mitigati all'anno
A1013B	Sismica	**1.000,00**						31,90	**1.031,90**	31,90	31,90	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, con una previsione di circa 400 verifiche sismiche su opere d'arte e 40 realizzazioni di interventi di miglioramento sismico all'anno
A1014	Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021)	**343,70**						-27,44	**316,26**	-27,44	-27,44	Assestamento del costo in base alle attività effettivamente avviate fino all'annualità 2021. Dall'annualità 2022 le attività sono ricomprese nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi.
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	**51,80**						10,00	**61,80**	10,00	10,00	L'incremento di costo è connesso all'ampliamento del perimetro di intervento
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change		**34.586,31**	0,00	-2.602,55	0,00	0,00	300,00	686,20	**32.969,97**	-1.616,35	986,20	

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021							CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento		*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*		*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
A2001B	Tecnologie per la circolazione		**4.244,45**	-220,36	-73,28			3.234,00	1.503,82	**8.688,63**	4.444,18	4.737,82	Inserimento nel perimetro del programma di Piani straordinari di upgrade delle SSE e dei sistemi di telecontrollo DOTE, implementazione del digital twin, nonchè adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione.Le riclassifiche attengono all'uscita dal perimetro di attitività prodedeutiche connesse al Piano ERTMS (vedi A2011) e opere di completamento del potenziamento tecnologico della direttrice Torino-Padova (vedi P222) e all'inserimento nel perimetro del programma degli interventi connessi allo sviluppo del posto centrale di Reggio Calabria finanziato dal PNRR (vedi P245)
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera		**1.888,39**					126,00	313,09	**2.327,48**	439,09	439,09	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, , con una previsione a regime di circa 125 impianti protetti da indebito SPAD, 650 TDS e 300 ACB all'anno. Le nuove esigenze sono invece connesse alla protezione tecnologica di 63 parchi-scali-raccori da realizzare in anticipo rispetto al Piano ERTMS in ottemperanza alle disposizioni ANSFISA che prescivono che "un convoglio deve muoversi come treno ogniqualvolta possibile, inclusi i movimenti da un fascio di binari all'altro della medesima località di servizio, mentre i movimenti di "manovra" devono essere utilizzati per spostarsi solo ed esclusivamente all'interno di una stessa località di servizio, da un binario all'altro dello stesso fascio di binari (omissis)".
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali		**480,87**						306,41	**787,28**	306,41	306,41	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, in particolare connessi al completamento del piano regolatore RTB/RTF, al mgiglioramento della trasmissione dei dati attraverso FO e al recepimento delle prescrizioni DIGIFEMA e ANSFISA con interventi che interesseranno complessivamente 631 impianti al 2031.
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello		**1.100,00**					1.164,32		**2.264,32**	1.164,32	1.164,32	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, con previsione di protezione integrata di oltre 3500 PL entro il 2031
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura		**225,45**						111,50	**336,95**	111,50	111,50	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione, con una previsione di attrezzaggio di circa 740 km/anno con sistemi di diagnostica fissa a copertura di circa 4000 km complessivi di linee della rete fondamentale.
A2004E	Dismissione contesti di esercizio obsoleti		**170,00**							**170,00**			
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza		**142,00**						20,30	**162,30**	20,30	20,30	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione.

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	**706,68**	-465,21	147,00			2.612,00	92,04	**3.092,51**	2.385,83	2.704,04	Inserimento nel perimetro del programma degli interventi per l'implementazione del nuovo sistema di comunicazione radiomobile ferroviario interoperabile FRMCS e lo sviluppo della tecnologia 5G. Adeguamento delle stime di costo degli interventi diffusi per la gestione dell'obsolescenza e dell'upgrade degli impianti TLC conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione.Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro del piano per la realizzazione della nuova rete dati di RFI (vedi A2011)
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	**516,89**						72,52	**589,41**	72,52	72,52	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione
A2009	Security	**337,66**						123,00	**460,66**	123,00	123,00	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione
A2010	Sistemi Informativi	**531,26**		-1,15				69,22	**599,33**	68,07	69,22	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione
A2011	Programma nazionale ERTMS	**12.793,04**		-63,73	20,00				**13.049,31**	256,28	320,00	per memoria - le riclassifiche attendono all'inserimento nel programma di attività propedeutiche al Piano nazionale ERTMS precedentemente incluse nell'ambito del programma "Tecnologie per la circolazione" (vedi A2001B), tra cui il potenziamento tecnologico della linea Taranto-Brindisi (J56J16000460001) e all'inserimento nel perimetro degli interventi relativi all'attrezzaggio della linea DD FI-RM (vedi A5000_2), e all'uscita del piano di realizzazione della nuova rete dati di RFI (vedi A2005)
A1015	Cyber security	**300,00**						39,54	**339,54**	39,54	39,54	Estensione del perimetro del programma ai nuovi impianti che si prevede di realizzare entro l'orizzonte 2031
	Totale Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	**23.436,70**	-685,57	8,85	20,00	0,00	7.136,32	2.651,43	**32.867,72**	9.431,02	10.107,74	

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A03-Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
P055_A	Piano integrato Stazioni	**3.046,90**		3.783,82					**6.830,72**	3.783,82		Per memoria - Ristrutturazione complessiva degli interventi afferenti al nuovo Piano Integrato Stazioni (vedi A1004C tab A01, P218 e P237)
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale - per memoria	**1.750,00**		-1.750,00					**0,00**	-1.750,00		Per memoria - Ristrutturazione complessiva degli interventi afferenti al nuovo Piano Integrato Stazioni (vedi P055_A)
P237	City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	**750,00**		562,00					**1.312,00**	562,00		Per memoria - Ristrutturazione complessiva degli interventi afferenti al nuovo Piano Integrato Stazioni (vedi A1004C tab A01, P218 e P055_A)
P264	Digitalizzazione stazioni	**0,00**		21,15					**21,15**	21,15		Per memoria - Ristrutturazione complessiva degli interventi afferenti al nuovo Piano Integrato Stazioni (vedi A1004C tab A01, P218 e P237)
	Totale Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni	**5.546,90**	0,00	2.616,97	0,00	0,00	0,00	0,00	**8.163,88**	2.616,97	0,00	

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
	Nuovo inserimento									Totali	al netto di ultimati e riclassifiche	
Totale Interventi diffusi intera rete		**355,41**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140,00	**495,41**	140,00	140,00	
P214 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		**355,41**						140,00	**495,41**	140,00	140,00	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		**355,41**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140,00	**495,41**	140,00	140,00	

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								Totali	al netto di ultimati e riclassifiche	
Totale Bacini Nord ovest		**3.609,01**	-276,66	0,00	6,00	46,28	0,00	531,99	**3.916,61**	307,60	584,26	
P123	Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta	**36,14**		110,00					**146,14**	110,00		Per memoria - Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro degli interventi di elettrificazione della linea (vedi P257)
0333	Interventi linea Chivasso-Aosta - per memoria	**45,58**	-6,86			-38,72			**0,00**	-45,58	-38,72	Per memoria - Trasferimento dell'intervento in tabella C "Opere Ultimate"
P257	Elettrificazione Ivrea-Aosta - per memoria	**110,00**		-110,00					**0,00**	-110,00		Per memoria - Le riclassifiche attengono all'inserimento degli interventi di elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta nel perimetro degli interventi già avviati per il potenziamento e ammodernamento dell'intera linea (vedi P123)
1357	Potenziamento Fossano-Cuneo	**15,49**			6,00				**21,49**	6,00	6,00	Incremento di costo è dovuto a:- Esito dell'aggiornamento della precedente progettazione risalnte al 2004;- al recepimento di prescrizioni impartite dagli EE.LL e da organismi competenti nell'ambito dell'iter autorizzativo sul progetto delle opere di viabilità stradale per la soppressione del PL Km 61+321
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo	**76,53**							**76,53**			
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI) - per memoria	**8,80**	-8,80						**0,00**	-8,80		Per memoria - Trasferimento dell'intervento in tabella C "Opere Ultimate"
0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio - per memoria	**261,00**	-261,00						**0,00**	-261,00		Per memoria - Trasferimento dell'intervento in tabella C "Opere Ultimate"
0366A	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	**210,00**		180,00					**390,00**	180,00		Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0366B) e inserimento nel perimetro del PRG di Bergamo (vedi P198)
0366B	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase - per memoria	**90,00**		-90,00					**0,00**	-90,00		Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0366A)
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	**250,00**							**250,00**			
I178A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase	**515,00**				100,00			**615,00**	100,00	100,00	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi I178B)
I178B	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase	**805,00**				-100,00			**705,00**	-100,00	-100,00	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi I178A)

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta	**50,00**							**50,00**			
P233	Potenziamento Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase	**5,00**				85,00			**90,00**	85,00	85,00	Inserimento delle stime di costo della fase realizzativa degli interventi prioritari (nuovo ponte ferroviario)
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	**1.130,46**		-90,00				531,99	**1.572,45**	441,99	531,99	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 4 bacini regionali.Le riclassifiche attengono l'inserimento del PRG di Bergamo nel perimetro del progetto "Potenziamento Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello" (vedi 0366A)
Totale Bacini Nord est		**1.858,70**	-30,00	0,00	1,00	0,00	0,00	644,61	**2.474,31**	615,61	645,61	
P125	Elettrificazione linee Veneto	**230,00**	-30,00						**200,00**	-30,00		Per memoria - Le riclassifiche attengono al trasferimento degli interventi di 1^ fase (CUP J14H17000180001) in tabella C "Opere Ultimate"
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	**260,00**			1,00				**261,00**	1,00	1,00	Affinamento delle stime di costo
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco	**40,00**							**40,00**			
P128	Elettrificazione linea Trento-Bassano	**60,00**							**60,00**			
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo	**112,00**							**112,00**			
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	**200,00**							**200,00**			
I172	Variante di Riga	**200,00**							**200,00**			
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	**756,70**						644,61	**1.401,31**	644,61	644,61	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 4 bacini regionali
Totale Bacini Centro		**3.776,32**	0,00	40,00	47,13	0,00	0,00	35,28	**3.898,73**	122,41	82,41	
1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	**487,10**							**487,10**			

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	**267,00**							**267,00**			
P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	**110,00**							**110,00**			
0810	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola	**35,99**							**35,99**			
0334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio	**58,00**			47,13				**105,13**	47,13	47,13	L'incremento di costo del Progetto si riferisce agli interventi per la sistemazione a PRG delle stazioni di Assisi ed Ellera ed è dovuto alla necessità di maggiori lavorazioni per tener conto delle esigenze di circolazione, della realizzazione di due nuove importanti opere idrauliche necessarie a causa della scarsa efficienza idraulica dei manufatti esistenti, nonché alla realizzazione di ulteriori interventi alle viabilità esistenti per il solo intervento di Ellera, non previsti nel Progetto Preliminare originario
0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti	**792,20**							**792,20**			
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	**441,50**		-259,50					**182,00**	-259,50		Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi P210B)
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	**558,50**		259,50					**818,00**	259,50		Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi P210A)
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	**1.026,03**		40,00				35,28	**1.101,31**	75,28	35,28	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 4 bacini regionali
Totale Bacini Sud e isole		**4.084,11**	-65,18	-12,55	26,00	-447,27	0,00	909,95	**4.495,06**	410,95	488,68	
P087	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo	**51,00**							**51,00**			
P141	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	**140,00**							**140,00**			
P246	Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli	**150,00**							**150,00**			
1888	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	**23,15**							**23,15**			

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021						CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*		*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
P211	Nodo complesso di Pompei	**33,00**		7,00					**40,00**	7,00		Per memoria - Nel corso dello sviluppo della progettazione, le indicazioni e le prescrizioni degli Enti e delle Amministrazioni coinvolte negli iter autorizzativi e i conseguenti approfondimenti del piano particellare degli espropri, che insiste su aree ad elevato valore catastale, hanno determinato un incremento del costo a vita intera dell'investimento. Per la copertura finanziaria si é pertanto operata una razionalizzazione delle opere/attività previste nel programma di upgrading del nodo di Napoli (vedi P134) liberando così risorse per l'intervento in oggetto.
I177	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	**235,00**				12,00			**247,00**	12,00	12,00	L'incremento del costo a vita intera del Progetto è dovuto all'inserimento nello stesso degli interventi per la realizzazione della fermata ASI.
I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	**225,00**		-33,00	26,00				**218,00**	-7,00	26,00	L'incremento di costo del progetto è dovuto alla necessità di realizzare interventi inizialmente non previsti dei quali i principali concernono l'elettrificazione delle tratte in galleria, ulteriori interventi per la protezione dei pali TE e la mitigazione del rischio elettrico per fabbricati, la trasformazione in fermata di Salerno Irno, adeguamenti impiantisticiLe riclassifiche sono invece connesse al trasferimento degli interventi di soppressione passaggi a livello nell'ambito del programma nazionale dedicato (vedi A1006)
P230	Stazione AV Foggia Cervaro	**40,00**							**40,00**			
I170	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	**180,00**							**180,00**			
P259	Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	**40,11**							**40,11**			
I174	Nuova stazione Taranto Nasisi	**23,00**						5,50	**28,50**	5,50	5,50	L'incremento di costo è dovuto all'adeguamento tariffario dall'anno di sviluppo della progettazione (aggiornamento a prezzi 2021) e risoluzione interferenze
1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	**335,00**				30,00			**365,00**	30,00	30,00	L'incremento del costo a vita intera del Progetto è conseguente all'inserimento nello stesso delle progettazioni per la variante S. Nicola di Melfi, nonché delle opere di viabilità per la soppressione dei passaggi a livello richieste dalla Regione Basilicata
0271A	Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase	**93,32**							**93,32**			
0271B	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento	**44,00**							**44,00**			

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
P253	Potenziamento collegamenti bacino di Augusta	**60,00**							**60,00**			
0315	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela	**200,00**							**200,00**			
0242	Velocizzazione Palermo - Agrigento	**167,50**							**167,50**			
P247	Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa	**100,00**							**100,00**			
I162	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	**170,00**							**170,00**			
P236	Elettrificazione della tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani della linea Palermo - Trapani " via Milo"	**85,00**							**85,00**			
0314	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano - per memoria	**491,00**	-1,73			-489,27			**0,00**	-491,00	-489,27	Per memoria - Esigenza di investimento confluita in altri interventi (vedi I162 e P236).Le riclassifiche attengono il trasferimento delle progettazioni pregresse in tabella C "Opere ultimate"
P074	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	**53,00**							**53,00**			
P232	Ripristino linea Caltagirone - Gela	**265,00**							**265,00**			
P248	Raddoppio Decimomannu-Villamassargia	**230,00**							**230,00**			
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	**650,03**	-63,45	13,45				904,45	**1.504,48**	854,45	904,45	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 4 bacini regionali.Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro di interventi (CUP J66J17000390001) connessi al Piano resilienza linee ed impianti sud finanziato dal PNRR (vedi A1004E)
	Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	**13.328,13**	-371,84	27,45	80,13	-400,99	0,00	2.121,82	**14.784,70**	1.456,57	1.800,96	

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
0052	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura	**1.040,70**							**1.040,70**			
P216	Completamento fermate SFM Torino	**159,00**							**159,00**			
P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa	**80,00**			20,00				**100,00**	20,00	20,00	L'incremento di costo del progetto é connesso a extra costo connesso alle richieste di adeguamento alle STI 2019 e alla normativa ANSF sui raccordi
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	**523,50**		-50,00				-37,51	**435,99**	-87,51	-37,51	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	**160,00**							**160,00**			
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase	**571,96**		-183,36					**388,59**	-183,36		Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0049B)
0049B	Raddoppio Milano-Mortara: 2^ fase	**139,74**		183,36	0,01				**323,12**	183,37	0,01	Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0049A)
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	**1.251,51**	-45,70					11,01	**1.216,82**	-34,69	11,01	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	**143,05**						-33,00	**110,05**	-33,00	-33,00	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	**341,10**	-40,00					-67,46	**233,64**	-107,46	-67,46	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
1438	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	**114,21**							**114,21**			
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	**274,40**						-46,19	**228,21**	-46,19	-46,19	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								Totali	al netto di ultimati e riclassifiche	
												delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
A5000_1	Nodo AV di Firenze	1.612,06			1.122,94				2.735,00	1.122,94	1.122,94	L'incremento del costo a vita intera del Progetto è conseguente all'esito della revisione delle precedenti progettazioni, per tener conto delle variazioni progettuali e degli adeguamenti alle normative vigenti, ai maggiori costi a seguito di sentenze su procedimenti giudiziali, ad accordi con gli Enti terzi, l'Osservatorio Ambientale, nonché ad aggiornamenti relativi all'attrezzaggio tecnologico
P255	Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore	135,00							135,00			
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	303,00						180,51	483,51	180,51	180,51	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
0258_A	Chiusura anello ferroviario di Roma	547,37			357,07				904,44	357,07	357,07	L'incremento del costo a vita intera del Progetto, riferito agli interventi da Valle Aurelia a Roma Tiburtina/Val D'ala è conseguente a:adeguamento alle normative attuali che hanno comportato una revisione degli interventi precedentemente previsti;adozione dei più recenti standard tecnologici (ERTMS);revisione delle scelte progettuali precedentemente adottate per tener conto del differente stato dei luoghi rispetto a quanto precedentemente considerato (previsione di una variante in viadotto per la risoluzione di criticità rappresentate dalla presenza di attività commerciali interferenti con il tracciato originale);ottimizzazioni progettuali adottate per consentire la realizzazione di un nodo di scambio a Tor di Quinto con la ferrovia Roma-Viterbo gestita dall'ATAC;adeguamento dei costi per le parti invariate dato il significativo tempo intercorso (2003-2021).
1483	Nodo di interscambio di Pigneto	98,00							98,00			
P260	Potenziamento Capannelle-Ciampino	0,00		255,00					255,00	255,00		Per memoria - esplicitazione dell'intervento dal programma di "Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma"
0083	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio	322,50							322,50			
0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	254,51							254,51			
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	73,70							73,70			

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								Totali	al netto di ultimati e riclassifiche	
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno	**200,00**							**200,00**			
0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	**361,00**							**361,00**			
1417	Potenziamento linee Castelli Romani	**20,60**			10,00				**30,60**	10,00	10,00	L'incremento di costo del Progetto è conseguente a:adeguamento agli standard tecnologici ferroviari intervenuti nell'arco di tempo compreso tra il 2011 e il 2022 (aggiornamento impianti ferroviari tecnologici sia in stazione sia sulla linea);adeguamento alle prescrizioni delle nuove Norme Tecniche Costruzione (NTC) del 2018.
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	**1.653,35**	-112,30	-255,00	-148,38			403,98	**1.541,64**	-111,71	255,59	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane.Le riclassifiche attengono l'esplicitazione del potenziamento Ciampino-Capannelle (vedi P260)
A5000_3	Nodo AV di Napoli - per memoria	**503,79**	-490,79	-13,00					**0,00**	-503,79		Per memoria - Trasferimento dell'intervento in tabella C "Opere Ultimate"
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	**650,92**		-7,00				35,62	**679,54**	28,62	35,62	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane.Le riclassifiche attengono opere di completamento dell'hub di Pompei (vedi P211)
0149	Sistemazione nodo di Bari	**159,61**							**159,61**			
0332A	Nodo di Bari: Bari Sud	**426,00**		5,30					**431,30**	5,30		Le riclassifiche attengono alla riattribuzione di attività di progettazione pregressa nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0332B)
0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	**633,00**		-5,30	0,30				**628,00**	-5,00	0,30	Per memoria - Allineamento delle stime di costo al valore esposto nella documentazione ufficiale.Le riclassifiche attengono alla riattribuzione di attività di progettazione pregressa nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0332A)
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	**207,40**						-88,10	**119,30**	-88,10	-88,10	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio	**68,30**		8,86				4,03	**81,19**	12,89	4,03	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								Totali	al netto di ultimati e riclassifiche	
	Calabria											all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane.Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro di interventi (CUP J24C20002580001) connessi al Piano resilienza linee ed impianti sud finanziato dal PNRR (vedi A1004E)
P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	**138,02**						-84,55	**53,47**	-84,55	-84,55	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
0115	Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase	**126,66**							**126,66**			
0270	Sistemazione nodo di Catania	**998,00**							**998,00**			
P196	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	**138,02**						-20,70	**117,32**	-20,70	-20,70	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
0036	Nodo di Palermo	**1.200,00**							**1.200,00**			
P235	Chiusura anello di Palermo tratta Politeama - Notarbartolo	**100,00**							**100,00**			
0336	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	**938,80**							**938,80**			
P135	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	**219,10**	-8,50					-78,40	**132,20**	-86,90	-78,40	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
P197	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	**68,20**						-20,70	**47,50**	-20,70	-20,70	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti delle 14 città metropolitane
	Totale Programmi città metropolitane	**16.956,10**	-697,30	-61,14	1.361,94	0,00	0,00	158,54	**17.718,14**	762,04	1.520,48	

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
P175	Scalo Torino Orbassano	13,00		50,00					63,00	50,00		Per memoria - Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro degli interventi di 2^ fase (CUP J84E21004550001)
P173	Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	22,00							22,00			
P212	Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (stralcio ferroviario)	60,00							60,00			
P256	Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia	78,00							78,00			
P252	Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	36,00			42,00				78,00	42,00	42,00	L'incremento di costo è connesso ad affinamento progettuale e nuovi interventi (barriere antirumore, sistemazione idraulica del rio Lusso ..)
I008	Porto di Trieste	112,00			52,00				164,00	52,00	52,00	L'incremento è dovuto a maggiori interventi per risanamento acustico, ad aumento costi per imprevisti su Opere Civili e per aggiornamenti stima dell'adeguamento del progetto della nuova Piattaforma Logistica Trieste a seguito delle verifiche eseguite.
P142	Porto di Ravenna	77,10							77,10			
0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce - per memoria	43,00	-43,00						0,00	-43,00		Per memoria - Trasferimento dell'intervento in tabella C "Opere Ultimate"
P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	337,00			151,00				488,00	151,00	151,00	L'incremento del costo a vita intera del Progetto è conseguente all'esito della PFTE che ha evidenziato la necessità di maggiori opere di consolidamento in fondazione, a valle delle indagine geotecniche condotte, ad affinamenti nello studio delle viabilità, nonché alle prescrizioni del CSLLPP.
P174	Scalo merci Bari Lamasinata	155,00							155,00			
0417	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	37,50							37,50			
P178	Nodo intermodale di Brindisi	67,00							67,00			
P258	Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	60,00							60,00			

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021						CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*		*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	**643,01**						562,18	**1.205,19**	562,18	562,18
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete		**1.740,61**	-43,00	50,00	245,00	0,00	0,00	562,18	**2.554,79**	814,18	807,18

	Motivazione
P060	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
Totale Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti		**3.900,30**	-3,30	0,00	169,00	-1.360,00	0,00	0,00	**2.706,00**	-1.194,30	-1.191,00	
I064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa - per memoria	**173,00**				-173,00			**0,00**	-173,00	-173,00	Per memoria - Esigenza di investimento stralciata in quanto non più rispondente alla domanda di mobilità
0295	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa - per memoria	**1.200,00**				-1.200,00			**0,00**	-1.200,00	-1.200,00	Per memoria - Esigenza di investimento stralciata in quanto non più rispondente alla domanda di mobilità
I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	**170,00**							**170,00**			
P129	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	**69,60**							**69,60**			
0268	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	**475,00**			169,00				**644,00**	169,00	169,00	L'incremento di costo del progetto é conseguente alle rivalutazioni condotte per tener conto dei recenti incrementi tariffari. Il correlato fabbisogno finanziario residuo sarà coperto in via temporanea secondo le modalità stabilite dall'art. 1 comma 5 del Contratto di Programma e in via definitiva attraverso il "Fondo per l'avvio di opere indifferibili" istituito dal DL 50/2022 il cui utilizzo é disciplinato dall'art. 1 comma 6 del Contratto di Programma.
0269	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	**90,40**							**90,40**			
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto - per memoria	**3,30**	-3,30						**0,00**	-3,30		Per memoria - Trasferimento dell'intervento in tabella C "Opere Ultimate"
I138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie	**300,00**							**300,00**			
I138B	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino	**1.082,00**							**1.082,00**			
P227	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	**112,00**							**112,00**			
I139	Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa	**15,00**							**15,00**			
P250	Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi	**40,00**							**40,00**			
P249	Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	**170,00**				13,00			**183,00**	13,00	13,00	Amplimento del perimetro di intervento con opere accessorie finanziate da FSC21-27 (delibera CIPESS n. 1/2022)

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento	CdP-I agg. 2020-2021							CdP-I 2022-2026	Variazioni	
	Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*		*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	**3.900,30**	-3,30	0,00	169,00	-1.360,00	0,00	0,00	**2.706,00**	-1.194,30	-1.191,00

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								Totali	al netto di ultimati e riclassifiche	
0241A	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie	1.700,15							1.700,15			
0241B	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento	2.692,85							2.692,85			
P215	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana	200,00							200,00			
0266	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza	1.412,00							1.412,00			
0277	Potenziamento Seregno-Bergamo	1.000,00							1.000,00			
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	827,70							827,70			
0264A	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	424,00							424,00			
0223A	Nodo di Novara 1^ fase	183,10		7,40					190,50	7,40		Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0223B)
0223B	Nodo di Novara completamento	399,93		-7,40					392,53	-7,40		Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0223A)
0335	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	900,00							900,00			
0286A	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	100,00							100,00			
0286B	Quadruplicamento Tortona-Voghera	500,00			100,00				600,00	100,00	100,00	L'incremento di costo a vita intera del Progetto è conseguente all'esito della revisione e adeguamento del progetto definitivo sviluppato nel 2010 ed è dovuto alle seguenti motivazioni:• adeguamenti tariffari intercorsi dal 2010 (aggiornamento a prezzi 2021);• adeguamenti tecnico normativi intercorsi dal 2010;• maggiori interventi che si dovranno realizzare in ragione dell'inserimento delle aree interessate dalle opere tra quelle a rischio alluvionale
P234	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	7.461,53			300,00				7.761,53	300,00	300,00	L'incremento di costo del progetto è dovuta al recepimento delle varinati in corso d'opera sui lavori dle TerzoValico

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
P133	Velocizzazione linea Milano-Genova	**156,00**							**156,00**			
P131	Velocizzazione linea Torino-Genova	**165,00**			10,00				**175,00**	10,00	10,00	L'incremento è dovuto ad approfondimenti progettuali concernenti le opere tecnologiche della tratta Trofarello – Alessandria.
P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti	**1.573,36**	-11,45	2,36				200,05	**1.764,33**	190,97	200,05	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 5 corridoi TEN-T e linee afferenti.Le riclassifche attengono alla riattribuzione di attività nell'ambito di progetti (CUP J47I05000020001 e J37I05000020001) operanti contestualmente sui corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo (vedi P221).
0077	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase	**690,00**							**690,00**			
0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	**1.951,00**			199,00				**2.150,00**	199,00	199,00	L'incremento del costo del progetto è conseguente all'aggiornamento tecnico normativo e tariffario (aggiornamento a prezzi 2021) della Progettazione definitiva inviata al MIT nel 2012.
P222	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	**1.851,06**	-29,65	127,50				148,38	**2.097,28**	246,22	148,38	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 5 corridoi TEN-T e linee afferenti.Le riclassifche attengono alla riattribuzione di attività nell'ambito di progetti (CUP J47I05000020001 e J37I05000020001) operanti contestualmente sui corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo (vedi P221) e all'inserimento nel perimetro di interventi di completamento e correlati alla realizzazione del sistema AV/AC TO-MI-NA (CUP J34H15001050001 e J34H17000140001 - vedi A5000_4) e del potenziamento tecnologico della direttrice Torino-Padova (CUP J64H17000220001 - vedi A2001B)
0292A	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena	**1.521,60**							**1.521,60**			
0292C	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano	**851,60**							**851,60**			
0337A	Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento	**1.180,00**							**1.180,00**			
0337B	Accesso al Brennero lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto	**375,00**							**375,00**			
0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona	**997,80**							**997,80**			

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (fasi)	**3,00**					2.497,00		**2.500,00**	2.497,00	2.497,00	Inserimento delle stime di costo della fase realizzativa dei lotti prioritari a nord di Trento
0365A	Potenziamento Venezia-Trieste lotti prioritari	**246,00**							**246,00**			
0365B	Potenziamento Venezia-Trieste completamento	**1.554,00**							**1.554,00**			
I131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	**180,00**							**180,00**			
1604A	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca	**63,11**							**63,11**			
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste - per memoria	**31,67**	-31,67						**0,00**	-31,67		Per memoria - Trasferimento dell'intervento in tabella C "Opere Ultimate"
1940	Nodo di Udine	**203,00**							**203,00**			
I133	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	**350,00**							**350,00**			
P223	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	**470,14**						206,75	**676,89**	206,75	206,75	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 5 corridoi TEN-T e linee afferenti
P261	Potenziamento linea Bologna-Prato	**0,00**		515,00					**515,00**	515,00		Per memoria - esplicitazione dell'intervento dal programma di "Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti" (vedi P224)
P090	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma - per memoria	**250,00**		-250,00					**0,00**	-250,00		Per memoria - Le riclassifiche attengono alla riattribuzione degli interventi al programma di "Upgranding del corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo" (vedi P224)
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 1^ fase - per memoria	**300,00**							**0,00**	-300,00	-300,00	Per memoria - Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro degli interventi relativi all'attrezzaggio della linea DD FI-RM (vedi A5000_2)
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	**140,00**							**140,00**			
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud - per memoria	**844,63**				-844,63			**0,00**	-844,63	-844,63	Per memoria - Esigenza di investimento stralciata in quanto non più rispondente alla domanda di mobilità

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021						CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*		*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese - per memoria	**568,06**	-568,06						**0,00**	-568,06		Per memoria - Trasferimento dell'intervento in tabella C "Opere Ultimate".L'intervento registra un assetamento di costo conseguente ai maggiori impegni previsti nell'accordo con il Comune di Solignano
0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase	**260,35**			99,55				**359,90**	99,55	99,55	L'incremneto è dovuto all'adeguamento progettuale per recepire sopraggiunte normative tecniche
0276B	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase	**2.043,65**			1.619,95				**3.663,59**	1.619,95	1.619,95	L'incremento del costo a vita intera dell'intervento tiene conto di una prima rivalutazione parametrica dei costi degli interventi previsti.
A5000_4	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli - per memoria	**263,17**	-125,41	-137,76					**0,00**	-263,17		Per memoria - Trasferimento degli interventi sostanzialmente conclusi in tabella C "Opere Ultimate" e contestuale riclassifica degli interventi di completamento e correlati alla realizzazione del sistema AV/AC TO-MI-NA ancora in corso nell'ambito dei programmi di upgrading pertinenti (vedi P222 e P224)
P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	**2.741,61**	-164,98	-261,27				1.876,76	**4.192,12**	1.450,51	1.876,76	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 5 corridoi TEN-T e linee afferenti.Le riclassifche attengono all'esplicitazione degli interventi di upgrading della linea Bologna-Prato (vedi P261), all'inserimento nel perimetro di interventi di completamento e correlati alla realizzazione della velocizzazione della DD FI-RM (CUP J44H17000110001 vedi P090) e upgrade di altre linee del sistema AV/AC TO-MI-NA (CUP J16J16001210001 - vedi A5000_4) e di interventi (CUP J97J18000360001) connessi al Piano resilienza linee ed impianti sud finanziato dal PNRR (vedi A1004E)
I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	**350,65**							**350,65**			
0297A	Nodo di Falconara 1^ fase	**174,00**							**174,00**			
0297B	Nodo di Falconara completamento	**66,00**							**66,00**			
0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	**318,79**							**318,79**			
0142B	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	**700,00**							**700,00**			

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
P262	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica	**0,00**					8.700,00		**8.700,00**	8.700,00	8.700,00	Nuova esigenza di investimento
0100	Raddoppio Bari-Taranto	**498,58**							**498,58**			
0311A	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie	**157,81**							**157,81**			
0311B	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	**260,19**							**260,19**			
P245	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido	**918,00**		-99,00		230,00			**1.049,00**	131,00	230,00	Ampliamento del perimetro connesso all'inserimento del completamento dell'elettrificazione della trasversale ionica da Catanzaro Lido a Melito Porto Salvo, lotti 4 (Catanzaro Lido - Roccella Jonica) e 5 (Roccella Jonica - Melito PS).Le riclassifiche sono invece connesse al trasferimento degli interventi di soppressione passaggi a livello nell'ambito del programma nazionale dedicato (vedi A1006) e degli interventi di sviluppo del posto centrale di Reggio Calabria nel programma "Tecnologie per la circolazione" (vedi A2001B)
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	**898,57**	-7,70	27,69				1.524,85	**2.443,41**	1.544,84	1.524,85	Adeguamento delle stime di costo del programma conseguente all'estensione dell'orizzonte temporale di pianificazione e alla ridefinizione delle esigenze complessive di upgrading delle linee e degli impianti dei 5 corridoi TEN-T e linee afferenti.Le riclassifiche attengono all'inserimento nel perimetro di interventi (CUP J84C20001910001) connessi al Piano resilienza linee ed impianti sud finanziato dal PNRR (vedi A1004E)
0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	**369,02**							**369,02**			
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	Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina	**573,10**			538,90				**1.112,00**	538,90	538,90	L'incremento del costo del progetto è conseguente all'esito dell'aggiornamento delle precedenti progettazioni che tiene conto del nuovo quadro normativo, delle interferenze per le mutate condizioni di viabilità e per la realizzazione della nuova Stazione di Genga per la quale erano originariamente previsti solo interventi relativi al piano del ferro mentre adesso è prevista in viadotto scatolare.
I175	Raddoppio PM 228-Albacina	**50,00**			80,00				**130,00**	80,00	80,00	L'incremento del costo a vita intera del Progetto è dovuto a:inserimento di due posti di manutenzione (binari, piazzali e viabilità di accesso)

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021						CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*		*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*
											rispettivamente collocati a PM 228 e in prossimità dell'impianto di Albacina necessari anche per il tratto di raddoppio da PM 228 - Castelplanio;maggiori costi per criticità idrauliche;nuove viabilità necessarie a ricucire il territorio;un nuovo sovrappasso in stazione di Albacina, in luogo al sottopasso previsto nello studio fattibilità iniziale, per tener conto delle problematiche idrauliche.
P239	Velocizzazione tratte Orte-Falconara	**36,00**						**36,00**			
P240A	Roma-Pescara fasi	**720,00**			755,00			**1.475,00**	755,00	755,00	L'incremento del costo a vita intera del Progetto è dovuto all'esito del PFTE dei lotti prioritari 1, 2, 3 e 4 che hanno evidenziaro maggiori costi principalmente per:• necessità di realizzare interventi per sistemazioni idrauliche, varianti al tracciato, nuove viabilità, necessità di realizzare interventi di consolidamento su terreni suscettibili alla liquefazione in caso di terremoto;• necessità di realizzare muri di protezione e relative barriere antirumore per la linea ferroviaria;• maggiori interventi per la sistemazione dei PRG di Alanno, Sulmona, Pratola Peligna e Avezzano; • maggiori costi per gli espropri legati alla particolare urbanizzazione dell'area di intervento;• maggiori costi per la gestione dei sotto-servizi e delle terre
0307A	Roma-Pescara - ulteriore fasi	**602,00**			-0,26			**601,74**	-0,26	-0,26	Adeguamento delle stime di costo
P240B	Roma-Pescara completamento	**5.230,00**						**5.230,00**			
0284	Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	**848,00**						**848,00**			
0279A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	**598,52**						**598,52**			
0279B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)	**1.091,48**						**1.091,48**			
0099B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	**561,80**						**561,80**			
0099A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro	**263,40**						**263,40**			
0099C	Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice	**19,95**						**19,95**			

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	**534,62**	-48,04					13,31	**499,89**	-34,73	13,31	L'incremento di costo del programma é connesso a maggiori lavorazioni e aggiornamenti normativi in corso d'opera
P238A	Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase	**646,00**		-227,26					**418,74**	-227,26		Per memoria - Riattribuzione opere/attività programmatiche nell'ambito del progetto complessivo (vedi P238B)
P238B	Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto completamento	**1.189,00**		227,26					**1.416,26**	227,26		Per memoria - Riattribuzione opere/attività programmatiche nell'ambito del progetto complessivo (vedi P238A)
P126	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	**70,00**							**70,00**			
0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	**365,49**							**365,49**			
0013A	Nuova linea a monte del Vesuvio	**358,31**							**358,31**			
0013B	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio	**60,90**							**60,90**			
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	**230,00**							**230,00**			
P073	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase	**80,00**							**80,00**			
P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	**7,00**							**7,00**			
P140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	**100,00**							**100,00**			
I107A	AV-AC Salerno - Reggio Calabria	**11.235,00**				1.810,00			**13.045,00**	1.810,00	1.810,00	
I107B	AV-AC Salerno - Reggio Calabria completamento	**12.865,00**							**12.865,00**			
A1008	Velocizzazione attraversamento dinamico Stretto di Messina	**266,00**				199,00			**465,00**	199,00	199,00	Adeguamento delle stime di costo conseguente alla revisione delle esigenze funzionali del programma. Per velocizzare l'attraversamento dinamico dello stretto di Messina si prevede l'acquisto di due navi ferroviarie lunghe circa 230 metri, capaci di caricare treni a composizione bloccata di lunghezza pari a 200 metri senza operazioni di scomposizione, al posto delle previste navi da 140 metri. Ulteriore incremento di costo é connesso all'adeguamento delle stime per l'acquisto di n.3 navi veloci adibite al trasporto passeggeri.

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
0249	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo	**2.300,00**			-98,73				**2.201,27**	-98,73	-98,73	La diminuzione del CVI è conseguente alle economie rinvenute nelle fasi propedutiche alla realizzazione.
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase	**5.608,80**			98,73				**5.707,53**	98,73	98,73	L'incremento del costo a vita intera del Progetto è conseguente alla necessità di adeguamenti progettuali ad esito dell'iter autorizzativo presso il CSLLPP e delle Conferenze dei Servizi
0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase	**408,00**							**408,00**			
0313A	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	**117,76**		8,44					**126,20**	8,44		Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0313B)
0313B	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento	**675,24**		-8,44					**666,80**	-8,44		Per memoria - Riattribuzione opere/attività nell'ambito del progetto complessivo (vedi 0313A)
1524	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia	**19,62**							**19,62**			
1596	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	**19,20**							**19,20**			
1670	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase	**32,91**							**32,91**			
P083	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase	**100,00**							**100,00**			
P254	Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda	**104,24**				4,56			**108,80**	4,56	4,56	Ampliamento del perimetro connesso all'inserimento degli interventi finanziati da FSC 2021-2027
NA026	Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	**871,03**						548,64	**1.419,66**	548,64	548,64	Adeguamento della dotazione del fondo in coerenza con gli utilizzi e con il rifinanziamento recato dalla Legge di Bilancio 2022
P265	Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile	**0,00**					2.000,00		**2.000,00**	2.000,00	2.000,00	Nuova esigenza di investimento
	Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	**95.686,55**	-986,97	-75,49	3.702,14	1.398,93	13.197,00	4.518,74	**117.140,91**	21.454,36	22.516,81	

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA B -INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni		
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*	
0325	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	**2.050,00**							**2.050,00**			
0361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	**3.530,00**							**3.530,00**			
0362A	Linea AV/AC Verona-Padova 1° lotto funzionale: Tratta Verona-bivio Vicenza	**3.139,96**							**3.139,96**			
0362B	Linea AV/AC Verona-Padova 2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza	**1.075,00**			575,00				**1.650,00**	575,00	575,00	L'incremento del costo è conseguente alle maggiori occorrenze per aumento aree ed edifici da espropriare, risoluzione interferenze aggiuntive ed adeguamento tariffario intercorsi dall'anno di sviluppo della progettazione (aggiornamento a prezzi 2021)
I135	Linea AV/AC Verona-Padova 3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova	**1.500,00**							**1.500,00**			
A004	Galleria di base del Brennero - quota Italia	**4.191,74**			205,70				**4.397,44**	205,70	205,70	A seguito dell'aggiornamento del nuovo programma lavori, a settembre 2021 è stato approvato dagli organi di sorveglianza di BBT SE l'aggiornamento del costo dell'opera. L'aggiornamento ha tenuto conto in particolare dei seguenti fattori, che hanno determinato un incremento di costo: aggiornamento del programma lavori (effetti della pandemia da Covid 19, nuovi lotti e nuova data di fine lavori e di messa in esercizio); aggiornamento 2021 dell'analisi dei rischi della galleria di base del Brennero; aggiornamento dell'adeguamento monetario.
0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	**2.424,00**							**2.424,00**			
	Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	**17.910,70**	0,00	0,00	780,70	0,00	0,00	0,00	**18.691,40**	780,70	780,70	

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA C -OPERE ULTIMATE

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021							CdP-I 2022-2026	Variazioni	
	Nuovo inserimento		*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*		*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*
A5000_0 Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli: opere in esercizio		**29.320,97**	516,91	26,90					**29.864,79**	543,81	
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale		**29.320,97**	516,91	26,90	0,00	0,00	0,00	0,00	**29.864,79**	543,81	0,00

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA C -OPERE ULTIMATE

A99-Opere Ultimate

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni	
		Nuovo inserimento								*Totali*	*al netto di ultimati e riclassifiche*
Totale Interventi diffusi intera rete		**35.203,10**	2.271,06	9,00	0,00	0,00	0,00	0,00	**37.483,16**	2.280,07	0,00
E.0	Manutenzione Straordinaria cicli fino al 2011			-2,66					**18.746,38**	-2,66	
E.1	Sicurezza ed Obblighi di Legge			8,41					**2.421,51**	8,41	
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading			-0,63	0,60				**10.014,80**	1.242,71	0,60
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci			-3,20					**1.235,62**	-3,20	
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni		2,01		-0,60				**275,28**	1,42	-0,60
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento			7,09					**4.789,57**	1.033,39	
Totale Opere Ultimate		**35.203,10**	2.271,06	9,00	0,00	0,00	0,00	0,00	**37.483,16**	2.280,07	0,00

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Tabella		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni FSC	Riduzioni UE e Altro	Rimodulazioni	Incrementi MEF Legge di Bilancio 2022	Incrementi MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	Incrementi FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	Incrementi UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Incrementi Altro	Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
A	**PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI**	**94.023,19**	-2.787,97	-35,90	-30,50	-6,14		5.750,00	5.128,12	1.391,97	40,89	759,33	10.209,79	**104.232,98**
01	*Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change*	**9.847,87**		-812,90			161,66	477,00				2,96	-171,28	**9.676,59**
02	*Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico*	**10.588,17**	-685,57	-26,15			-5,00	768,03				0,05	51,36	**10.639,53**
03	*Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni*	**2.253,90**		827,32		-0,38	-181,28	404,00	33,50		2,19	1,60	1.086,96	**3.340,86**
04	*Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*	**355,41**											***0,00***	**355,41**
05	*Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali*	**6.946,25**	-371,84	-19,55	-10,70	-1,27	-17,27	1.300,45		195,00	12,00	41,31	1.128,13	**8.074,38**
06	*Programmi città metropolitane*	**10.975,53**	-697,30	-54,14			490,08	508,26		622,97		639,50	1.509,37	**12.484,90**
07	*Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete*	**1.092,95**	-43,00	50,00				356,18			26,00	10,46	399,64	**1.492,59**
08	*Programma aeroporti - Accessibilità su ferro*	**1.018,68**	-3,30				-3,60			13,00		50,00	56,10	**1.074,78**
09	*Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale*	**50.944,42**	-986,97	-0,49	-19,80	-4,49	-444,60	1.936,08	5.094,62	561,00	0,70	13,45	6.149,52	**57.093,94**
B	**INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI**	**15.164,35**											***0,00***	**15.164,35**
	TOTALE PORTAFOGLIO ATTIVO (tab. A+B)	**109.187,54**	-2.787,97	-35,90	-30,50	-6,14	0,00	5.750,00	5.128,12	1.391,97	40,89	759,33	10.209,79	**119.397,33**
C	**OPERE ULTIMATE**	**64.524,07**	2.787,97	35,90									2.823,88	**67.347,95**
	TOTALE GENERALE (tab. A+B+C)	**173.711,61**	0,00	0,00	-30,50	-6,14	0,00	5.750,00	5.128,12	1.391,97	40,89	759,33	13.033,67	**186.745,28**
					-36,64					13.070,31				

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
A1004A	Sicurezza in galleria	395,69					-29,70	25,00					-4,70	390,99
A1004B	Risanamento acustico	707,66						155,00					155,00	862,66
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori - per memoria	826,17		-826,17									-826,17	0,00
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021)	135,17					-2,00						-2,00	133,17
A1004E	Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)	3.648,57		-78,72			225,64						146,92	3.795,49
A1004F	Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte	58,00						20,00					20,00	78,00
A1006	Soppressione passaggi a livello	2.286,11		92,00				167,00				2,01	261,01	2.547,12
A1013A	Idrogeologia	1.098,09						110,00					110,00	1.208,09
A1013B	Sismica	296,90					-3,90						-3,90	293,00
A1014	Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021)	343,70					-28,39					0,95	-27,44	316,26
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	51,80											*0,00*	51,80
	Totale A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	**9.847,87**	0,00	-812,90		0,00	161,66	477,00	0,00			2,96	-171,28	**9.676,59**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
A2001B	Tecnologie per la circolazione	**2.836,18**	-220,36	-58,28				326,50				0,05	47,91	**2.884,09**
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	**1.547,48**											***0,00***	**1.547,48**
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	**405,28**						37,00					37,00	**442,28**
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	**324,32**											***0,00***	**324,32**
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	**110,95**						46,00					46,00	**156,95**
A2004E	Dismissione contesti di esercizio obsoleti	**170,00**											***0,00***	**170,00**
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	**72,30**											***0,00***	**72,30**
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	**599,72**	-465,21	50,00				33,00					-382,21	**217,51**
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	**258,01**						16,40					16,40	**274,41**
A2009	Security	**210,66**						15,00					15,00	**225,66**
A2010	Sistemi Informativi	**270,63**		-1,15				30,00					28,85	**299,48**
A2011	Programma nazionale ERTMS	**3.729,65**		-16,73			-5,00	264,13					242,41	**3.972,05**
A1015	Cyber security	**53,00**											***0,00***	**53,00**
	Totale A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	**10.588,17**	-685,57	-26,15		0,00	-5,00	768,03	0,00			0,05	51,36	**10.639,53**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A03-Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
P055_A	Piano integrato Stazioni	**1.743,70**		960,37	-0,38		-181,28	187,00	33,50		2,19	1,60	1.003,00	**2.746,71**
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale - per memoria	**134,20**		-134,20									-134,20	**0,00**
P237	City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	**376,00**						207,00					207,00	**583,00**
P264	Digitalizzazione stazioni	**0,00**		1,15				10,00					11,15	**11,15**
Totale A03-Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni		**2.253,90**	0,00	827,32	-0,38		-181,28	404,00	33,50		2,19	1,60	1.086,96	**3.340,86**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
	Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
Totale Interventi diffusi intera rete	**355,41**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				***0,00***	**355,41**
P214 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	**355,41**											***0,00***	**355,41**
Totale A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	**355,41**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				***0,00***	**355,41**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
Totale Bacini Nord ovest		**1.688,75**	-276,66	0,00		0,00	0,00	327,00	0,00	190,00		12,76	253,10	**1.941,85**
P123	Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta	**36,14**		110,00									110,00	**146,14**
0333	Interventi linea Chivasso-Aosta - per memoria	**6,86**	-6,86										-6,86	**0,00**
P257	Elettrificazione Ivrea-Aosta - per memoria	**110,00**		-110,00									-110,00	**0,00**
1357	Potenziamento Fossano-Cuneo	**15,49**						6,00					6,00	**21,49**
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo	**0,00**											***0,00***	**0,00**
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI) - per memoria	**8,80**	-8,80										-8,80	**0,00**
0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio - per memoria	**261,00**	-261,00										-261,00	**0,00**
0366A	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	**210,00**		50,00				40,00		90,00			180,00	**390,00**
0366B	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase - per memoria	**0,00**											***0,00***	**0,00**
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	**10,00**											***0,00***	**10,00**
I178A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase	**515,00**								100,00			100,00	**615,00**
I178B	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase	**0,00**											***0,00***	**0,00**
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta	**1,00**											***0,00***	**1,00**
P233	Potenziamento Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase	**5,00**						85,00					85,00	**90,00**
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	**509,45**		-50,00				196,00				12,76	158,76	**668,21**
Totale Bacini Nord est		**917,62**	-30,00	0,00		0,00	0,00	388,00	0,00			0,99	358,99	**1.276,61**
P125	Elettrificazione linee Veneto	**230,00**	-30,00										-30,00	**200,00**
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	**48,00**					-48,00	261,00					213,00	**261,00**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco	40,00											0,00	40,00
P128	Elettrificazione linea Trento-Bassano	60,00											0,00	60,00
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo	85,00						27,00					27,00	112,00
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	4,00											0,00	4,00
I172	Variante di Riga	190,00						10,00					10,00	200,00
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	260,62					48,00	90,00				0,99	138,99	399,61
Totale Bacini Centro		1.271,47	0,00	0,00	-6,00	0,00	0,00	162,13	0,00			4,81	160,94	1.432,42
I346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	487,10											0,00	487,10
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	267,00											0,00	267,00
P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	110,00											0,00	110,00
0810	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola	35,99											0,00	35,99
0334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio	58,00						47,13					47,13	105,13
0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti	4,39											0,00	4,39
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	61,50						60,00					60,00	121,50
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	0,00											0,00	0,00
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	247,50			-6,00			55,00				4,81	53,81	301,31
Totale Bacini Sud e isole		3.068,41	-65,18	-19,55	-4,70	-1,27	-17,27	423,32	0,00	5,00	12,00	22,75	355,10	3.423,51
P087	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo	51,00											0,00	51,00
P141	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	140,00											0,00	140,00
P246	Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli	150,00											0,00	150,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
1888	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	23,15											0,00	23,15
P211	Nodo complesso di Pompei	33,00					7,00						7,00	40,00
I177	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	160,00						75,00			12,00		87,00	247,00
I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	225,00		-33,00				26,00					-7,00	218,00
P230	Stazione AV Foggia Cervaro	40,00											0,00	40,00
I170	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	145,00						35,00					35,00	180,00
P259	Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	40,11											0,00	40,11
I174	Nuova stazione Taranto Nasisi	23,00											0,00	23,00
1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	323,00						37,00		5,00			42,00	365,00
0271A	Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase	88,00						5,32					5,32	93,32
0271B	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento	0,00											0,00	0,00
P253	Potenziamento collegamenti bacino di Augusta	60,00											0,00	60,00
0315	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela	0,32											0,00	0,32
0242	Velocizzazione Palermo - Agrigento	167,50											0,00	167,50
P247	Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa	100,00											0,00	100,00
I162	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	170,00											0,00	170,00
P236	Elettrificazione della tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani della linea Palermo - Trapani " via Milo"	85,00											0,00	85,00
0314	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano - per memoria	1,73		-1,73									-1,73	0,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
P074	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	53,00			-4,70		4,70						0,00	53,00
P232	Ripristino linea Caltagirone - Gela	265,00											0,00	265,00
P248	Raddoppio Decimomannu-Villamassargia	130,00						80,00					80,00	210,00
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	594,60	-63,45	13,45		-1,27	-28,97	165,00				22,75	107,51	702,12
	Totale A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	**6.946,25**	-371,84	-19,55	-10,70	-1,27	-17,27	1.300,45	0,00	195,00	12,00	41,31	1.128,13	**8.074,38**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
0052	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura	1.040,70											0,00	1.040,70
P216	Completamento fermate SFM Torino	159,00											0,00	159,00
P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	80,00						20,00					20,00	100,00
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	178,73		-50,00				25,00					-25,00	153,73
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	3,20											0,00	3,20
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase	395,00		-3,04		-3,36							-6,41	388,59
0049B	Raddoppio Milano-Mortara: 2^ fase	0,00		3,04		3,36							6,41	6,41
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	802,07	-45,70					47,20				0,25	1,75	803,82
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	18,05											0,00	18,05
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	176,64	-40,00					5,00					-35,00	141,64
1438	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	4,21											0,00	4,21
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	90,03				-6,31							-6,31	83,72
A5000_1	Nodo AV di Firenze	1.612,06				523,15						599,79	1.122,94	2.735,00
P255	Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore	61,00											0,00	61,00
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	254,40											0,00	254,40
0258_A	Chiusura anello ferroviario di Roma	207,60						76,27					76,27	283,87
1483	Nodo di interscambio di Pigneto	83,03								14,97			14,97	98,00
P260	Potenziamento Capannelle-Ciampino	0,00		82,00				147,00					229,00	229,00
0083	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio	322,50											0,00	322,50

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni	Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	171,72					82,79					82,79	254,51
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	73,70										0,00	73,70
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno	4,00										0,00	4,00
0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	252,97										0,00	252,97
1417	Potenziamento linee Castelli Romani	20,60					10,00					10,00	30,60
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	893,79	-112,30	-82,00			30,00					-164,30	729,48
A5000_3	Nodo AV di Napoli - per memoria	503,79	-490,79	-13,00								-503,79	0,00
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	241,54				-7,00	30,00					23,00	264,54
0149	Sistemazione nodo di Bari	159,61										0,00	159,61
0332A	Nodo di Bari: Bari Sud	391,00		5,30			35,00					40,30	431,30
0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	25,30		-5,30					608,00			602,70	628,00
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	4,30										0,00	4,30
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	15,60		8,86								8,86	24,46
P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	7,47										0,00	7,47
0115	Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase	126,66										0,00	126,66
0270	Sistemazione nodo di Catania	346,61										0,00	346,61
P196	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	2,32										0,00	2,32
0036	Nodo di Palermo	1.180,30				-19,76					39,46	19,70	1.200,00
P235	Chiusura anello di Palermo tratta Politeama - Notarbartolo	100,00										0,00	100,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
0336	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	938,80											0,00	938,80
P135	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	25,70	-8,50										-8,50	17,20
P197	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	1,50											0,00	1,50
	Totale A06-Programmi città metropolitane	**10.975,53**	-697,30	-54,14		0,00	490,08	508,26	0,00	622,97		639,50	1.509,37	**12.484,90**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
P175	Scalo Torino Orbassano	13,00		50,00									50,00	63,00
P173	Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	22,00											0,00	22,00
P212	Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (stralcio ferroviario)	1,80											0,00	1,80
P256	Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia	78,00											0,00	78,00
P252	Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	36,00						42,00					42,00	78,00
I008	Porto di Trieste	112,00											0,00	112,00
P142	Porto di Ravenna	77,10											0,00	77,10
0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce - per memoria	43,00	-43,00										-43,00	0,00
P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	33,82						304,18					304,18	338,00
P174	Scalo merci Bari Lamasinata	155,00											0,00	155,00
0417	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	37,50											0,00	37,50
P178	Nodo intermodale di Brindisi	67,00											0,00	67,00
P258	Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	60,00											0,00	60,00
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	356,73						10,00			26,00	10,46	46,46	403,19
Totale A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete		**1.092,95**	-43,00	50,00		0,00	0,00	356,18	0,00		26,00	10,46	399,64	**1.492,59**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
Totale Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti		**1.018,68**	-3,30	0,00		0,00	-3,60	0,00	0,00	13,00		50,00	56,10	**1.074,78**
I064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa - per memoria	**3,60**					-3,60						-3,60	**0,00**
0295	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa - per memoria	**0,00**											***0,00***	**0,00**
I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	**170,00**											***0,00***	**170,00**
P129	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	**69,60**											***0,00***	**69,60**
0268	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	**425,00**										50,00	50,00	**475,00**
0269	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	**0,18**											***0,00***	**0,18**
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto - per memoria	**3,30**	-3,30										-3,30	**0,00**
I138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie	**10,00**											***0,00***	**10,00**
I138B	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino	**0,00**											***0,00***	**0,00**
P227	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	**112,00**											***0,00***	**112,00**
I139	Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa	**15,00**											***0,00***	**15,00**
P250	Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi	**40,00**											***0,00***	**40,00**
P249	Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	**170,00**								13,00			13,00	**183,00**
Totale A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro		**1.018,68**	-3,30	0,00		0,00	-3,60	0,00	0,00	13,00		50,00	56,10	**1.074,78**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni	Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpiadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
0241A	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie	65,54					2,00					2,00	67,54
0241B	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento	0,00										0,00	0,00
P215	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana	81,00					8,00					8,00	89,00
0266	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza	3,50										0,00	3,50
0277	Potenziamento Seregno-Bergamo	82,63										0,00	82,63
0264A	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	13,96										0,00	13,96
0223A	Nodo di Novara 1^ fase	83,10										0,00	83,10
0223B	Nodo di Novara completamento	6,97										0,00	6,97
P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti	1.004,96	-11,45	2,36		-10,00	15,00				13,45	9,37	1.014,33
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	522,80										0,00	522,80
0335	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	264,50										0,00	264,50
0286A	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	100,00										0,00	100,00
0286B	Quadruplicamento Tortona-Voghera	21,36										0,00	21,36
P133	Velocizzazione linea Milano-Genova	156,00										0,00	156,00
P131	Velocizzazione linea Torino-Genova	65,00				10,00						10,00	75,00
P234	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	7.461,53										0,00	7.461,53
0077	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase	690,00										0,00	690,00
0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	51,00										0,00	51,00
P222	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	1.354,67	-29,65	62,64			100,86					133,84	1.488,51

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
0292A	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena	1.521,60											0,00	1.521,60
0292C	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano	8,29											0,00	8,29
0337A	Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento	936,90						24,10					24,10	961,00
0337B	Accesso al Brennero lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto	0,00						10,00					10,00	10,00
0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona	24,70							94,62				94,62	119,32
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (fasi)	0,00											0,00	0,00
0365A	Potenziamento Venezia-Trieste lotti prioritari	246,00											0,00	246,00
0365B	Potenziamento Venezia-Trieste completamento	31,61											0,00	31,61
I131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	9,60											0,00	9,60
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste - per memoria	31,67	-31,67										-31,67	0,00
1604A	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca	63,11											0,00	63,11
1940	Nodo di Udine	72,90						15,00		40,00			55,00	127,90
I133	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	5,00											0,00	5,00
P223	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	376,89						30,00					30,00	406,89
P261	Potenziamento linea Bologna-Prato	0,00		365,00				144,00					509,00	509,00
P090	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma - per memoria	200,00		-200,00									-200,00	0,00
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 1^ fase - per memoria	300,00					-300,00						-300,00	0,00
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	6,00											0,00	6,00
0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese - per memoria	568,06	-568,06										-568,06	0,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase	**260,35**						99,55					99,55	**359,90**
0276B	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase	**6,59**											***0,00***	**6,59**
A5000_4	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli - per memoria	**263,17**	-125,41	-22,90			-114,86						-263,17	**0,00**
P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	**1.935,07**	-164,98	-136,27			-26,70	181,70					-146,25	**1.788,81**
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud - per memoria	**0,00**											***0,00***	**0,00**
I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	**350,65**											***0,00***	**350,65**
0297A	Nodo di Falconara 1^ fase	**174,00**											***0,00***	**174,00**
0297B	Nodo di Falconara completamento	**36,00**											***0,00***	**36,00**
0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	**313,79**						5,00					5,00	**318,79**
0142B	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	**700,00**											***0,00***	**700,00**
P262	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica	**0,00**							5.000,00				5.000,00	**5.000,00**
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	**765,41**	-7,70	27,69				22,00			0,70		42,69	**808,10**
0100	Raddoppio Bari-Taranto	**498,58**											***0,00***	**498,58**
0311A	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie	**157,81**				-4,49	4,49						***0,00***	**157,81**
0311B	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	**0,00**											***0,00***	**0,00**
P245	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido	**918,00**		-99,00				50,00					-49,00	**869,00**
0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	**369,02**											***0,00***	**369,02**
0226	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	**23,42**											***0,00***	**23,42**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
0296	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	**0,00**											***0,00***	**0,00**
0298	Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina	**438,44**						336,56					336,56	**775,00**
I175	Raddoppio PM 228-Albacina	**50,00**						80,00					80,00	**130,00**
P239	Velocizzazione tratte Orte-Falconara	**36,00**											***0,00***	**36,00**
P240A	Roma-Pescara fasi	**620,17**						290,00		100,00			390,00	**1.010,17**
0307A	Roma-Pescara - ulteriore fasi	**521,74**						80,00					80,00	**601,74**
P240B	Roma-Pescara completamento	**0,00**						10,00					10,00	**10,00**
0284	Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	**848,00**											***0,00***	**848,00**
0279A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	**598,52**											***0,00***	**598,52**
0279B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)	**1.091,48**											***0,00***	**1.091,48**
0099B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	**561,80**											***0,00***	**561,80**
0099A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro	**263,40**											***0,00***	**263,40**
0099C	Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice	**19,95**											***0,00***	**19,95**
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	**534,62**		-48,04				13,31					-34,73	**499,89**
P238A	Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase	**418,74**											***0,00***	**418,74**
P238B	Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto completamento	**0,00**											***0,00***	**0,00**
P126	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	**65,00**						5,00					5,00	**70,00**
0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	**365,49**											***0,00***	**365,49**
0013A	Nuova linea a monte del Vesuvio	**358,31**											***0,00***	**358,31**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
0013B	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio	27,33											0,00	27,33
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	230,00											0,00	230,00
P073	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase	80,00											0,00	80,00
P140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	100,00											0,00	100,00
I107A	AV-AC Salerno - Reggio Calabria	11.235,00											0,00	11.235,00
I107B	AV-AC Salerno - Reggio Calabria completamento	117,00											0,00	117,00
P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	7,00											0,00	7,00
A1008	Velocizzazione attraversamento dinamico Stretto di Messina	206,00						109,00					109,00	315,00
0249	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo	2.300,00					-98,73						-98,73	2.201,27
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase	5.608,80					98,73						98,73	5.707,53
0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase	0,00								408,00			408,00	408,00
0313A	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	117,76					8,44						8,44	126,20
0313B	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento	3,20											0,00	3,20
1524	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia	19,62											0,00	19,62
1596	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	19,20											0,00	19,20
1670	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase	32,91											0,00	32,91
P083	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase	100,00											0,00	100,00
P254	Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda	104,24					-8,44			13,00			4,56	108,80
NA026	Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	641,99			-19,80		-7,53	305,00					277,67	919,66

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021			Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
P265	Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile	0,00											0,00	0,00
	Totale A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	**50.944,42**	-986,97	-0,49	-19,80	-4,49	-444,60	1.936,08	5.094,62	561,00	0,70	13,45	6.149,52	**57.093,94**
	Totale Tabella A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI													

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA B -INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

	Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpiadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
0325	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia												0,00	2.050,00
0361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona												0,00	2.988,07
0362A	Linea AV/AC Verona-Padova 1° lotto funzionale: Tratta Verona-bivio Vicenza												0,00	3.139,96
0362B	Linea AV/AC Verona-Padova 2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza												0,00	1.075,00
I135	Linea AV/AC Verona-Padova 3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova												0,00	25,00
A004	Galleria di base del Brennero - quota Italia												0,00	3.462,32
0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara												0,00	2.424,00
	Totale Tabella B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI													

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA C -OPERE ULTIMATE

Intervento	CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
	Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
A5000_0 Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli: opere in esercizio	**29.320,97**	516,91	35,90									543,81	**29.864,79**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA C -OPERE ULTIMATE

Intervento		CdP-I agg. 2020-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Riduzioni		Rimodulazioni	Incrementi					Totale variazioni	CdP-I 2022-2026
		Nuovo inserimento			FSC	UE e Altro		MEF Legge di Bilancio 2022	MEF Fondi speciali: Olimpiadi, Adriatica, PNC Sisma Abruzzo	FSC21-27 Delibera CIPESS n.1/22 immediatamente cantierabili	UE Ulteriori fondi ZES PNRR e CEF14-20	Altro		
Totale Interventi diffusi intera rete		**35.203,10**	2.271,06	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00				2.280,07	**37.483,16**
E.0	Manutenzione Straordinaria cicli fino al 2011	**18.749,04**		-2,66									-2,66	**18.746,38**
E.1	Sicurezza ed Obblighi di Legge	**2.413,11**		-0,59									8,41	**2.421,51**
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	**8.772,09**	1.242,74	-0,63			0,60						1.242,71	**10.014,80**
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	**1.238,83**		-3,20									-3,20	**1.235,62**
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni	**273,86**	2,01				-0,60						1,42	**275,28**
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	**3.756,18**	1.026,30	7,09									1.033,39	**4.789,57**
Totale Tabella C - OPERE ULTIMATE														

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Appendice n.6

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, 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 unita all'esigenza di miglioramento prestazionale delle linee, è rimasto invariato.

Nel **CdP-I 2017-2021** in considerazione del fatto che la delibera 40/2013 prevedeva 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, era stato richiesto, come già comunicato ai Ministeri competenti con nota 6205 del 15 dicembre 2016, di **prevedere, contestualmente alla seduta di approvazione dello schema contrattuale da parte del CIPE, un punto di delibera** che regolasse 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.

Successivamente nel corso dell'istruttoria con le Regioni per l'approvazione dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I la Provincia autonoma di Trento, con nota n.463855 del 24 luglio 2019, ha espressamente richiesto che le suddette risorse rimanessero nel medesimo ambito territoriale, richiesta che è stata riportata anche nei *"visto"* della delibera di approvazione del suddetto aggiornamento (**delibera n.37/2019)**.

Pertanto **nell'aggiornamento 2020/2021 del CdP-Investimenti** sono state trasferite le risorse, pari a 70,00 milioni di euro, dall'intervento "A004 Galleria di base del Brennero - quota Italia" al programma "P199-Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est".

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Nello schema di Contratto di Programma 2022-2026 le suddette risorse sono state trasferite ad interventi puntuali ricadenti nel territorio della Provincia autonoma di Trento di seguito rappresentati:

1- Riga P224: *"Upgrade tecnologico Verona - Brennero (tratta Peri-Egna)"*;

2- Riga P055_A: *"Riqualificazione stazione di Trento"*;

3- Riga P199: *"Riattivazione fermata di Calliano (fase 2) e altri interventi Provincia Autonoma di Trento"*.

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	Fonte		Piano delle contabilizzazioni				
					di cui Stato DL43/2013	*altro*	al 2018	2019	2020	2021	2022 e oltre
F81H92000000008	P234	Terzo valico dei Giovi (*)	7.761,53	7.461,53	*802,00*	*6.659,53*	1.616,21	493,20	512,51	696,98	4.442,64
J54B13001110001	P054	PRG Lambrate	130,00	130,00	*95,00*	*35,00*	4,11	2,70	3,14	3,64	116,41
J14B13000240001	P075	Potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia S.Lucia *(PRG Venezia SL e nuovo blocco distanziamento a 4 Venezia)*	40,00	40,00	*40,00*		22,98	6,42	3,32	5,24	2,05
J57E13000260001	P053	PRG Roma Tiburtina Fase 5 Collegamento servizi FL2 *(Roma-Tivoli)* al piazzale centrale e altri interventi per il TPL	18,29	18,29	*10,00*	*8,29*	17,54	0,38	0,00	0,03	0,34
J97E13000270001	P067	Velocizzazione Milano Venezia	5,00	5,00	*5,00*		4,96	0,04	0,00	0,00	0,00
J37E13000300001 J37E13000330001	P067	Velocizzazione Venezia Trieste	29,93	29,93	*29,93*		29,45	0,17	0,08	0,23	0,01
J47I05000020001 J37I05000020001	P056	Adeguamento moduli valico Sempione a 750 m *(linee Domodossola I fase)*	35,00	35,00	*35,00*		12,46	12,47	3,65		6,42
J34H14000460001	A2001B	Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Roma FL	27,00	27,00	*13,00*	*14,00*	1,70	2,51	2,01	0,23	20,54
J64C19000290009	P224	Upgrade tecnologico Verona - Brennero (tratta Peri-Egna)	140,40	140,40	*45,00*	*95,40*	0,00	0,00	7,94	3,19	129,27
tdb	P055_A	Riqualificazione stazione di Trento	9,58	9,58	*9,58*		0,00	0,00	0,00	0,00	9,58
tdb	P199	Riattivazione fermata di Calliano e altri interventi Provincia Autonom	15,42	15,42	*15,42*		0,00	0,00	0,00	0,00	15,42
		Totale	**8.212,15**	**7.912,15**	***1.099,93***	***6.812,22***	***1.709,41***	***517,88***	***532,65***	***709,54***	***4.742,66***

(*) Costi e risorse complessive riferite al Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

Contratto di Programma 2022 – 2026 parte Investimenti

APPENDICE N. 7
alla Relazione Informativa

"Distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate"

Informazione pubblica - Public information

Contratto di Programma 2022-2026 parte investimenti: distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmat

Milioni di euro

Area	Regione	Costo	Risorse CdP-I 2022-2026	Variazioni finanziarie				
		Valore normalizzato	Valore normalizzato	*Nuove risorse*	*Definanziamenti*	*Rimodulazioni*	Valore normalizzato	Valore percentuale
Nord	Emilia Romagna	16.355,73	5.585,34	*2.186,73*	*-1,58*	*-35,97*	**2.149,18**	16%
	Friuli Venezia Giulia	5.676,86	1.823,97	*170,56*	*-0,57*	*-0,62*	**169,37**	1%
	Liguria	11.116,39	6.644,27	*174,06*	*-0,60*	*-16,34*	**157,12**	1%
	Lombardia	22.619,89	10.760,47	*673,15*	*-2,09*	*-50,68*	**620,38**	5%
	Piemonte	21.906,86	8.805,16	*388,87*	*-2,29*	*-46,94*	**339,63**	3%
	Trentino Alto Adige	12.391,82	7.067,86	*146,37*	*-0,43*	*1,15*	**147,09**	1%
	Val d'Aosta	606,22	255,29	*30,76*	*-0,10*	*-2,17*	**28,50**	0%
	Veneto	19.537,95	9.740,77	*640,81*	*-1,43*	*-71,76*	**567,62**	4%
Subtotale Nord		110.211,72	50.683,13	*4.411,30*	*-9,09*	*-223,32*	***4.178,88***	32%
Centro	Lazio	15.260,30	4.514,68	*570,74*	*-2,97*	*-36,53*	**531,24**	4%
	Marche	7.093,54	3.539,27	*1.732,02*	*-1,97*	*-10,32*	**1.719,74**	13%
	Toscana	13.236,41	7.089,72	*1.195,22*	*-3,28*	*476,95*	**1.668,89**	13%
	Umbria	4.820,48	1.139,00	*132,05*	*-1,95*	*-11,38*	**118,71**	1%
Subtotale Centro		40.410,74	16.282,67	*3.630,03*	*-10,17*	*418,71*	***4.038,57***	31%
Sud	Abruzzo	10.518,79	3.813,72	*1.593,12*	*-0,76*	*-16,90*	**1.575,46**	12%
	Basilicata	4.467,65	1.876,17	*78,87*	*-0,48*	*-10,72*	**67,66**	1%
	Calabria	25.796,45	10.940,20	*184,40*	*-5,71*	*-22,63*	**156,06**	1%
	Campania	18.872,27	11.444,14	*336,21*	*-1,57*	*-37,71*	**296,93**	2%
	Molise	2.706,80	1.547,64	*292,86*	*-0,38*	*-8,53*	**283,95**	2%
	Puglia	10.776,65	6.628,82	*1.606,91*	*-1,27*	*-28,25*	**1.577,40**	12%
	Sardegna	3.718,83	1.526,05	*177,25*	*-0,65*	*-14,39*	**162,21**	1%
	Sicilia	20.613,02	14.654,79	*759,36*	*-6,55*	*-56,27*	**696,54**	5%
Subtotale Sud		97.470,47	52.431,53	*5.028,97*	*-17,37*	*-195,39*	**4.816,21**	37%
Diffusi	Territorio Nazionale	*	*	*	*	*	*	*
Subtotale Diffusi		*	*	*	*	*	*	*
Totale Generale		**248.092,92**	**119.397,33**	**13.070,31**	**-36,64**	**0,00**	**13.033,66**	**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.

* Gli interventi diffusi sono stati ripartiti su base parametrica facendo riferimento ai km di linea presenti nelle diverse regioni.

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Abruzzo

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A05 - Bacini Centro							**1.000,00**	61,50	0,09	0,00	0,00	60,00	**121,50**	121,50	0,00	0,00	0,00	0,00	60,50	0,00	818,00	0,00
P210A J11B21008720008 J54H20001280009	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	X					**182,00**	61,50	0,09			60,00	**121,50**	121,50					60,50			
	Velocizzazione Terni-Rieti e adeguamento peso assiale Rieti-L'Aquila		INV	RE(F)	PD	X																
	Infrastrutture di terra per la produzione/stoccaggi e distribuzione di idrogeno verde		PF	PFTE°	PFTE	X																
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	X					**818,00**	0,00	0,00				**0,00**								818,00	
	Completamento Terni-Rieti-L'Aquila- Sulmona		PF	FAP°	FAP°																	
A05 - Bacini Sud e isole							**1.555,48**	595,60	252,18	0,00	0,00	187,75	**753,12**	596,68	12,81	0,00	13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	0,00
P087 J84J18000000001 J87J18000690001	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo						**51,00**	51,00	14,08				**51,00**	51,00								
	Bretella Sulmona		INV	RE	AN																	
	Collegamento al porto di Vasto		PF	RE	FAP																	
	Altri interventi minori		INV	RE	ES																	
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X	INV INV+PF			X	**1.504,48**	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	**702,12**	545,68	12,81		13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Abruzzo

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A09 - Direttrice Adriatico-Ionica							**11.812,85**	1.449,84	865,35	0,00	0,00	5.027,70	**6.477,54**	6.158,35	0,00	0,00	236,69	8,50	3.894,31	541,00	900,00	0,00
I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X					**350,65**	350,65	312,28				**350,65**	342,65				8,00				
J64H14000450001 J64H16000000001 J84H14001290001 J84H14001300001 J84H14001310001 J84H16000030001																						
	Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce - fasi		INV	RE	ES																	
	Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona - fasi		INV	RE	RE																	
	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi		INV	RE	RE	X																
0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	X					**318,79**	313,79	263,92			5,00	**318,79**	276,79		39,00	3,00					
J71H92000000007																						
	completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio) e Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona		INV	RE	ES																	
	PRG e ACC Foggia		INV	RE	RE	X																
P262	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica	X	INV				**8.700,00**	0,00	0,00			5.000,00	**5.000,00**	5.000,00					3.700,00			
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	X	INV+PF				**2.443,41**	785,40	289,14			22,70	**808,10**	538,91		35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Abruzzo

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 – Fabbisogni 1°quinquennio – 2023	2024-2026	Sez. 3 – Fabbisogni 2° quinq. – 2027-2031	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano – > 2031
A09 - Trasversali appenniniche centro Italia						**7.306,74**	1.141,91	26,91	0,00	0,00	480,00	**1.621,91**	901,74	100,00	0,00	620,17	0,00	464,83	50,00	5.170,00	0,00
P240A J84E21001320008 Roma-Pescara fasi						**1.475,00**	620,17	3,94			390,00	**1.010,17**	290,00	100,00		620,17		464,83			
Raddoppio tratta Tagliacozzo-Avezzano		PRC	PFTE°	PFTE																	
Raddoppio tratta Sulmona-Pratola Peligna		PRC	RE	PFTE																	
Raddoppio tratta Scafa-Manoppello		PRC	RE	PFTE	X																
Raddoppio tratta Manoppello-Interporto d'Abruzzo		PRC	RE	PFTE	X																
0307A J31H96000000021 Roma-Pescara - ulteriore fasi						**601,74**	521,74	22,97			80,00	**601,74**	601,74								
Raddoppio tratte Interporto d'Abruzzo-Chieti-Pescara		INV	RE	PD																	
P240B J84E21001320008 Roma-Pescara completamento	X					**5.230,00**	0,00	0,00			10,00	**10,00**	10,00						50,00	5.170,00	
Nuova linea Roma-Tagliacozzo		PRC	PFTE°	FAP°																	
Raddoppio tratte Avezzano-Sulmona e Pratola Peligna-Scafa		PRC	PFTE°	FAP°																	
Totale Regione Abruzzo						**21.675,07**	3.248,86	1.144,53	0,00	0,00	5.755,45	**8.974,07**	7.778,27	112,81	0,00	870,30	138,68	4.497,00	816,00	7.388,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Basilicata

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
			Classe DPP	Stato attuativo			Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi										
A05 - Bacini Sud e isole					**1.869,48**	867,60	322,05	0,00	0,00	229,75	**1.067,12**	595,68	217,81	0,00	123,45	130,18	77,36	225,00	500,00	0,00
1674 J19B12000040001	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	X			**365,00**	323,00	83,95			42,00	**365,00**	50,00	205,00		110,00					
	Ammodernamento Potenza-Foggia 1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti		INV	RE ES																
	Ammodernamento Potenza-Foggia 2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede		INV	RE RE X																
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X	INV INV+PF	X	**1.504,48**	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	**702,12**	545,68	12,81		13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	*
A09 - Direttrice Adriatico-Ionica					**2.703,60**	785,40	289,14	0,00	0,00	22,70	**808,10**	538,91	0,00	0,00	233,69	0,50	194,31	801,19	900,00	0,00
0311B J84F05000030001	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	X			**260,19**	0,00	0,00				**0,00**							260,19		
	Variante Montegiordano-Amendolara		INV	PFTE° PFTE°																
	Rettifiche curve ed adeguamento linea		INV	PFTE° PFTE°																
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	X	INV+PF	X	**2.443,41**	785,40	289,14			22,70	**808,10**	538,91		35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	
A09 - Direttrice Salerno-Taranto					**2.270,49**	849,23	62,78	0,00	0,00	5,00	**854,23**	361,62	10,00	0,00	480,00	0,00	0,00	1.416,26	0,00	0,00
P238A J94E21000070009	Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase	X			**418,74**	418,74	1,95				**418,74**	5,00			413,74					
	Interconnessione Romagnano e velocizzazione Grassano-Metaponto		PF	RE(F) FAP X																
P238B J94E21000070009	Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto completamento	X			**1.416,26**	0,00	0,00				**0,00**							1.416,26		

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Basilicata

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Velocizzazione Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto		PF	FAP	FAP																
P126 J64H17000230001 Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto						70,00	65,00	14,95		5,00	70,00	53,74			16,26					
Velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza		INV	RE	RE	X															
0136 J81H92000020001 Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella						365,49	365,49	45,88			365,49	302,87	10,00	2,61	50,00					
Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)		INV	RE	ES																
Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento con linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza		INV	RE	RE	X															
A09 - Direttrice Napoli-Palermo						**13.275,00**	11.465,00	239,99	0,00	0,00	0,00	**11.465,00**	9.473,54	0,00	0,00	1.800,00	191,46	0,00	1.810,00	0,00	0,00
0263 J61H03000100001 Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	X					**230,00**	230,00	226,11			**230,00**	38,54				191,46				
Ricostruzione galleria Coreca e Fiumicello; Ricostruzione ponti Petrace e Sorcio; modifiche PRG Gioia Tauro, Lamezia Terme, Praja, Scalea, Diamante, Eccellente, Vibo e Pizzo; SSE Vibo Pizzo, Sambiase, Reggio Calabria Gallico; Sottopassaggio Policastro; Ad		INV	RE	ES																
I107A J71J20000110008 AV-AC Salerno - Reggio Calabria	X					**13.045,00**	11.235,00	13,88			**11.235,00**	9.435,00			1.800,00			1.810,00		
Lotto 1 Sublotto Battipaglia - Romagnano		INV	RE	PFTE°	X															
Lotto 1 Sublotti Romagnano - Praja e progettazione di fattibilità tecnico-economica intero itinerario		INV	RE	PFTE	X															
Lotto 2 Praja-Paola		INV	RE	PFTE°	X															
Raddoppio Galleria Santomarco		INV	RE	PFTE°	X															
Totale Regione Basilicata						**20.118,56**	13.967,24	913,96	0,00	0,00	257,45	**14.194,45**	10.969,7	227,81	0,00	2.637,13	322,14	271,67	4.252,45	1.400,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Calabria

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A05 - Bacini Sud e isole						**1.504,48**	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	**702,12**	545,68	12,81	0,00	13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	0,00
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X	INV INV+PF			X	**1.504,48**	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	**702,12**	545,68	12,81		13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	*
A06 - Reggio Calabria						**81,19**	24,46	8,08	0,00	0,00	0,00	**24,46**	12,20	0,00	0,00	8,86	3,40	14,73	12,00	30,00	0,00
P194 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria		INV+PF			X	**81,19**	24,46	8,08				**24,46**	12,20			8,86	3,40	14,73	12,00	30,00	*
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali						**60,00**	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	**60,00**	0,00	0,00	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P258 J44E2102660001 Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando						**60,00**	60,00	0,00				**60,00**				60,00					
Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando		INV	RE	PFTE	X																
A09 - Direttrice Adriatico-Ionica						**3.910,41**	1.762,21	586,85	-4,49	4,49	72,70	**1.834,91**	795,44	368,00	0,00	493,69	142,78	374,31	801,19	900,00	0,00
0311A J84F05000030001 Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie						**157,81**	157,81	150,89	-4,49	4,49		**157,81**	15,53				142,28				
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	ES																	
0311B J84F05000030001 Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	X					**260,19**	0,00	0,00				**0,00**							260,19		
Variante Montegiordano-Amendolara		INV	PFTE°	PFTE°																	
Rettifiche curve ed adeguamento linea		INV	PFTE°	PFTE°																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Calabria

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
								Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026								
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz. Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
P245	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido						**1.049,00**	819,00	146,81		50,00	**869,00**	241,00	368,00		260,00		180,00			
J37I12000110001 J54E21004780008 J59C17000030001 J57D17000030001 J57D17000040001																					
	Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria		INV	RE	RE	X															
	Potenziamento tecnologico 1^ fase		INV	RE	RE																
	Elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari		INV	RE	PD	X															
	Potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido		INV	RE	PD																
	Potenziamento Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria / Lamezia Terme		INV	RE	PFTE	X															
	Completamento elettrificazione linea Jonica		INV	PFTE°	FAP																
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	X	INV+PF			X	**2.443,41**	785,40	289,14		22,70	**808,10**	538,91		35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	
A09 - Direttrice Napoli-Palermo							**26.327,00**	11.769,00	365,47	0,00	0,00	0,00	**11.769,00**	9.630,54	147,00	0,00	1.800,00	191,46	0,00	1.810,00	3.490,00	9.258,00
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	X					**230,00**	230,00	226,11			**230,00**	38,54				191,46				
J61H03000100001																					
	Ricostruzione galleria Coreca e Fiumicello; Ricostruzione ponti Petrace e Sorcio; modifiche PRG Gioia Tauro, Lamezia Terme, Praja, Scalea, Diamante, Eccellente, Vibo e Pizzo; SSE Vibo Pizzo, Sambiase, Reggio Calabria Gallico; Sottopassaggio Policastro; Ad		INV	RE	ES																
P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione						**7,00**	7,00	0,56			**7,00**		7,00							
J94H15000790001																					
	Mascheramento della galleria artificiale Cannitello e riqualificazione ambientale		INV	RE	RE																
P073	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase		INV				**80,00**	80,00	32,37			**80,00**	40,00	40,00							

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Calabria

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
			Classe DPP	Stato attuativo																
P140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase		INV		**100,00**	100,00	80,82				**100,00**	100,00								
I107A J71J20000110008	AV-AC Salerno - Reggio Calabria	X			**13.045,00**	11.235,00	13,88				**11.235,00**	9.435,00			1.800,00			1.810,00		
	Lotto 1 Sublotto Battipaglia - Romagnano		INV	RE PFTE° X																
	Lotto 1 Sublotti Romagnano - Praja e progettazione di fattibilità tecnico-economica intero itinerario		INV	RE PFTE X																
	Lotto 2 Praja-Paola		INV	RE PFTE° X																
	Raddoppio Galleria Santomarco		INV	RE PFTE° X																
I107B J61H02000100008 J61H03000190001	AV-AC Salerno - Reggio Calabria completamento	X			**12.865,00**	117,00	11,74				**117,00**	17,00	100,00						3.490,00	9.258,00
	Lotti di completamento (Collegamento linea a monte del Vesuvio – Battipaglia e tratte Paola - Lamezia, Lamezia - Gioia Tauro, Gioia Tauro - Villa S.Giovanni / Reggio Calabria) e progettazioni pregresse		PF	PFTE° FAP																
	Variante Rosarno		PF	RE® FAP																
Totale Regione Calabria					**31.883,08**	14.160,28	1.198,50	-1,27	-28,97	260,45	**14.390,49**	10.983,8	527,81	0,00	2.376,00	467,82	466,40	2.848,19	4.920,00	9.258,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 – Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 – Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A05 - Bacini Sud e isole							**2.009,48**	929,60	336,14	0,00	7,00	300,75	**1.207,12**	656,08	143,41	0,00	85,45	322,18	77,36	225,00	500,00	0,00
P211	Nodo complesso di Pompei						**40,00**	33,00	1,19		7,00		**40,00**	9,40	30,60							
J64C19000300001	Nodo complesso di Pompei		INV	RE	PFTE																	
I177	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto						**247,00**	160,00	3,13			87,00	**247,00**	75,00	100,00		72,00					
J44G19000010001	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto		INV	RE	PD	X																
	ASI Salerno - nuova stazione metropolitana - "Zona Industriale"		INV	RE	PFTE	X																
I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno						**218,00**	192,00	93,72			26,00	**218,00**	26,00				192,00				
J24J17000020001	Interventi di miglioramento armamento		INV	RE	ES																	
J97B16000430001	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento		INV	RE	RE																	
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X	INV INV+PF			X	**1.504,48**	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	**702,12**	545,68	12,81		13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	*
A06 - Napoli							**679,54**	241,54	82,89	0,00	0,00	30,00	**264,54**	157,93	39,00	0,00	0,00	67,61	79,00	111,00	225,00	0,00
A5000_3	Nodo AV di Napoli - per memoria						**0,00**	0,00					**0,00**									
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli		INV+PF				**679,54**	241,54	82,89		-7,00	30,00	**264,54**	157,93	39,00			67,61	79,00	111,00	225,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni				CdP-I 2022-2026									
	Classe DPP		Stato attuativo		Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali				**60,00**	1,80	0,00	0,00	0,00	0,00	**1,80**	1,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00	58,20	0,00	0,00
P212 Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (stralcio ferroviario)				**60,00**	1,80	0,00				**1,80**	1,00				0,80		58,20		
Collegamento ferroviario con il Porto di Napoli	INV	PFTE	FAP																
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord				**4.192,12**	1.633,81	760,88	0,00	-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00	0,00	71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	0,00
P224 Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	X	INV+PF		**4.192,12**	1.633,81	760,88		-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00		71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase	INV	n.a.	n.a.	X															
A09 - Direttrice Napoli-Bari				**5.481,83**	5.468,52	1.232,55	0,00	0,00	13,31	**5.481,83**	3.607,53	1.476,77	0,00	0,00	397,54	0,00	0,00	0,00	0,00
0284 J61H94000000011 Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC				**848,00**	848,00	422,98				**848,00**	175,47	506,00			166,53				
Variante Napoli-Cancello	INV	RE	RE	X															
0279A J41H01000080008 Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino				**598,52**	598,52	294,56				**598,52**	124,71	300,00			173,81				
Nuovo collegamento Cancello-Frasso Telesino	INV	RE	RE	X															
0279B J41H01000080008 Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)				**1.091,48**	1.091,48	71,87				**1.091,48**	855,48	236,00							
1° lotto: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Telese	INV	RE	RE	X															
2° lotto: Raddoppio tratte Telese-S.Lorenzo Maggiore-Vitulano	INV	RE	RE	X															

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Paniere PNRR	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni Riduzioni	Variazioni Rimodulaz.	Variazioni Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
0281 J77I04000000009	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara						**2.424,00**	2.424,00	128,54				**2.424,00**	2.377,00	47,00							
	Raddoppio tratta Apice-Hirpinia		INV	RE	RE	X	**899,22**	899,22	105,12				**899,22**	852,22	47,00							
	Raddoppio tratta Hirpinia-Orsara		INV	RE	RE		**1.524,78**	1.524,78	23,42				**1.524,78**	1.524,78								
0099C J41H92000000008	Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice						**19,95**	19,95	19,11				**19,95**	19,95								
	Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice		INV	RE	ES																	
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	X	INV				**499,89**	486,58	295,49			13,31	**499,89**	54,92	387,77			57,20				
A09 - Direttrice Salerno-Taranto							**418,74**	418,74	1,95	0,00	0,00	0,00	**418,74**	5,00	0,00	0,00	413,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P238A J94E21000070009	Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase	X					**418,74**	418,74	1,95				**418,74**	5,00			413,74					
	Interconnessione Romagnano e velocizzazione Grassano-Metaponto		PF	RE(F)	FAP	X																
A09 - Direttrice Napoli-Palermo							**26.559,21**	11.967,63	608,22	0,00	0,00	0,00	**11.967,63**	9.848,85	125,50	0,00	1.800,00	193,29	0,00	1.843,58	3.490,00	9.258,00
0013A J61H94000000001	Nuova linea a monte del Vesuvio						**358,31**	358,31	356,06				**358,31**	358,31								
	Nuova linea a monte del Vesuvio (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)		INV	RE	ES																	
0013B J61H94000000001	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio						**60,90**	27,33	0,43				**27,33**		25,50			1,83		33,58		
	Fermata Vesuvio Est		INV	RE(F)	PD																	
0263 J61H03000100001	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	X					**230,00**	230,00	226,11				**230,00**	38,54				191,46				
	Ricostruzione galleria Coreca e Fiumicello; Ricostruzione ponti Petrace		INV	RE	ES																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
	e Sorcio; modifiche PRG Gioia Tauro, Lamezia Terme, Praja, Scalea, Diamante, Eccellente, Vibo e Pizzo; SSE Vibo Pizzo, Sambiase, Reggio Calabria Gallico; Sottopassaggio Policastro; Ad																					
I107A J71J20000110008	AV-AC Salerno - Reggio Calabria	X					**13.045,00**	11.235,00	13,88				**11.235,00**	9.435,00			1.800,00			1.810,00		
	Lotto 1 Sublotto Battipaglia - Romagnano		INV	RE	PFTE°	X																
	Lotto 1 Sublotti Romagnano - Praja e progettazione di fattibilità tecnico-economica intero itinerario		INV	RE	PFTE	X																
	Lotto 2 Praja-Paola		INV	RE	PFTE°	X																
	Raddoppio Galleria Santomarco		INV	RE	PFTE°	X																
I107B J61H02000100008 J61H03000190001	AV-AC Salerno - Reggio Calabria completamento	X					**12.865,00**	117,00	11,74				**117,00**	17,00	100,00						3.490,00	9.258,00
	Lotti di completamento (Collegamento linea a monte del Vesuvio – Battipaglia e tratte Paola - Lamezia, Lamezia - Gioia Tauro, Gioia Tauro - Villa S.Giovanni / Reggio Calabria) e progettazioni pregresse		PF	PFTE°	FAP																	
	Variante Rosarno		PF	RE®	FAP																	
Totale Regione Campania							**39.400,93**	20.661,66	3.022,63	0,00	7,00	525,76	**21.130,48**	15.950,7	1.824,69	0,00	2.371,15	983,91	499,67	3.097,78	5.415,00	9.258,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Emilia Romagna

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
		Classe DPP	Stato attuativo																
A05 - Bacini Nord est				**1.401,31**	260,62	145,09	0,00	48,00	90,99	**399,61**	379,70	1,50	0,00	0,00	18,41	276,70	225,00	500,00	0,00
P199 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	X	INV+PF		**1.401,31**	260,62	145,09		48,00	90,99	**399,61**	379,70	1,50			18,41	276,70	225,00	500,00	*
A06 - Bologna				**342,43**	94,24	45,35	0,00	0,00	0,00	**87,93**	87,76	0,00	0,00	0,00	0,17	39,49	140,00	75,00	0,00
1438 J81J05000010008 Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)				**114,21**	4,21	0,74				**4,21**	4,04				0,17		110,00		
Nodo Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)		PF	PD	PD															
P112 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna		INV+PF		**228,21**	90,03	44,61		-6,31		**83,72**	83,72					39,49	30,00	75,00	*
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali				**77,10**	77,10	11,21	0,00	0,00	0,00	**77,10**	72,10	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P142 J74H17000420001 Porto di Ravenna				**77,10**	77,10	11,21				**77,10**	72,10				5,00				
Fase 1: soppressione P.L. via Canale Molinetto, adeguamento cavalcavia Teodorico, prolungamento del sottopassaggio pedonale di stazione		INV	RE	RE	X														
Fase 2a: adeguamento collegamento esistente dorsale sinistra Candiano		INV	RE	RE															
Fase 2b: potenziamento collegamenti esistenti dorsali sinistra e destra Candiano		INV	RE	PFTE	X														

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Emilia Romagna

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A09 - Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine						**676,89**	376,89	95,05	0,00	0,00	30,00	**406,89**	400,89	0,00	0,00	6,00	0,00	45,00	75,00	150,00	0,00
P223 Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	X	INV+PF			X	**676,89**	376,89	95,05			30,00	**406,89**	400,89			6,00		45,00	75,00	150,00	
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord						**8.730,61**	2.265,76	928,73	0,00	0,00	425,25	**2.664,31**	2.466,00	40,00	0,00	71,96	2,50	649,30	4.217,00	1.200,00	0,00
P261 J84H17001230001 J94E21002400009 Potenziamento linea Bologna-Prato	X					**515,00**	365,00	155,73			144,00	**509,00**	509,00					6,00			
Linea Bologna-Prato-Firenze: adeguamento prestazionale (sagoma, modulo) e potenziamento tecnologico		INV	RE	RE	X																
0081 Potenziamento asse ferroviario Pontremolese - per memoria						**0,00**	0,00					**0,00**									
0276A J81H02000000001 Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase						**359,90**	260,35	5,75			99,55	**359,90**	276,05		83,85						
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile		PRC	RE	PD																	
0276B J81H02000000001 Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase						**3.663,59**	6,59	6,37				**6,59**	6,59					300,00	3.357,00		
Raddoppio tratte Vicofertile-Fornovo(Osteriazza) e Berceto-Chiesaccia		PF	PFTE°	PFTE°																	
P224 Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	X	INV+PF			X	**4.192,12**	1.633,81	760,88		-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00		71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase		INV	n.a.	n.a.	X																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Emilia Romagna

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								Sezione 1 Opere in corso finanziate															
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026										
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
A09 - Direttrice Adriatico-Ionica							**11.494,05**	1.136,05	601,43	0,00	0,00	5.022,70	**6.158,75**	5.881,56	0,00	0,00	233,69	8,50	3.894,31	541,00	900,00	0,00
I071 J64H14000450001 J64H16000000001 J84H14001290001 J84H14001300001 J84H14001310001 J84H16000030001	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X					**350,65**	350,65	312,28				**350,65**	342,65				8,00				
	Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce - fasi		INV	RE	ES																	
	Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona - fasi		INV	RE	RE																	
	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi		INV	RE	RE	X																
P262	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica	X	INV				**8.700,00**	0,00	0,00			5.000,00	**5.000,00**	5.000,00					3.700,00			
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	X	INV+PF			X	**2.443,41**	785,40	289,14			22,70	**808,10**	538,91		35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	
Totale Regione Emilia Romagna							**22.722,39**	4.210,66	1.826,86	0,00	48,00	5.568,94	**9.794,59**	9.288,01	41,50	0,00	311,64	34,58	4.904,80	5.198,00	2.825,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Friuli Venezia Giulia

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A05 - Bacini Nord est							**1.401,31**	260,62	145,09	0,00	48,00	90,99	**399,61**	379,70	1,50	0,00	0,00	18,41	276,70	225,00	500,00	0,00
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	X	INV+PF				**1.401,31**	260,62	145,09		48,00	90,99	**399,61**	379,70	1,50			18,41	276,70	225,00	500,00	*
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali							**164,00**	112,00	19,55	0,00	0,00	0,00	**112,00**	95,00	17,00	0,00	0,00	0,00	52,00	0,00	0,00	0,00
I008	Porto di Trieste						**164,00**	112,00	19,55				**112,00**	95,00	17,00				52,00			
J74C19000030001																						
J74H16000230001																						
	Consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del porto e nuovo PRG Campo Marzio		INV	RE	RE	X																
	Potenziamento impianti Aquilinia e Servola e interventi accessori Campo Marzio		INV	RE	RE	X																
A08 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti							**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	0,00
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto - per memoria						**0,00**	0,00					**0,00**									
A09 - Direttrice Trasversale							**2.097,28**	1.387,65	956,46	0,00	0,00	100,86	**1.488,51**	1.447,62	1,50	10,00	1,00	28,39	72,77	286,00	250,00	0,00
P222	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	X	INV+PF			X	**2.097,28**	1.387,65	956,46			100,86	**1.488,51**	1.447,62	1,50	10,00	1,00	28,39	72,77	286,00	250,00	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Friuli Venezia Giulia

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
			Classe DPP	Stato attuativo																
A09 - Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine					**3.093,00**	795,51	138,69	0,00	0,00	85,00	**880,51**	795,34	41,00	0,00	30,93	13,24	528,00	755,10	929,40	0,00
0365A J34H16000820009	Potenziamento Venezia-Trieste lotti prioritari	X			**246,00**	246,00	8,94				**246,00**	246,00								
	Potenziamento tecnologico linea storica e rimozione limitazione peso assiale D4		INV	RE	RE X															
0365B J21H04000220001 J34H16000820009 J61H03000110001	Potenziamento Venezia-Trieste completamento	X			**1.554,00**	31,61	25,05				**31,61**	21,62				9,99	483,00	260,00	779,40	
	Progettazioni pregresse (tratte Venezia - Ronchi dei Legionari)		INV	PFTE	PFTE															
	Progettazioni pregresse (tratte Ronchi dei Legionari - Trieste)		INV	PFTE	PFTE															
	Interventi infrastrutturali su linea storica; varianti Portugruaro-Latisana-Isonzo e Ronchi-Aurisina		INV	PD°	PD															
1604A J71C10000030007	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca				**63,11**	63,11	4,61				**63,11**	44,29			17,48	1,34				
	Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-Confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca) - comprende anche progettazione preliminare nuova linea		INV	RE	PD X															
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste - per memoria	X			**0,00**	0,00					**0,00**									
1940 J54H17000130009	Nodo di Udine				**203,00**	72,90	5,04			55,00	**127,90**	77,55	41,00		7,45	1,90		75,10		
	Nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale		INV	RE	RE X															
	PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano		INV	PFTE°	PFTE°															
I133	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)				**350,00**	5,00	0,00				**5,00**	5,00						345,00		

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Friuli Venezia Giulia

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Paniere PNRR	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
								Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026								
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)		PF	PFTE	FAP																
P223	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	X	INV+PF			›	676,89	376,89	95,05			30,00	406,89	400,89			6,00		45,00	75,00	150,00	
Totale Regione Friuli Venezia Giulia							**6.755,59**	2.555,78	1.259,79	0,00	48,00	276,85	**2.880,63**	2.717,67	61,00	0,00	31,93	60,03	929,47	1.266,10	1.679,40	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
			Classe DPP	Stato attuativo																
A05 - Bacini Centro					**2.893,51**	313,39	107,48	0,00	0,00	119,81	**427,20**	413,39	0,00	0,00	0,00	13,81	135,50	225,00	2.105,81	0,00
0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti				**792,20**	4,39	4,36				**4,39**	4,39							787,81	
J31H96000000031	Nuova linea Passo Corese-Rieti		PR	PD(F) PFTE																
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	X			**182,00**	61,50	0,09			60,00	**121,50**	121,50					60,50			
J11B21008720008 J54H20001280009	Velocizzazione Terni-Rieti e adeguamento peso assiale Rieti-L'Aquila		INV	RE(F) PD	X															
	Infrastrutture di terra per la produzione/stoccaggi e distribuzione di idrogeno verde		PF	PFTE° PFTE	X															
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	X			**818,00**	0,00	0,00				**0,00**								818,00	
	Completamento Terni-Rieti-L'Aquila- Sulmona		PF	FAP° FAP°																
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X	INV+PF		**1.101,31**	247,50	103,04	-6,00		59,81	**301,31**	287,51				13,81	75,00	225,00	500,00	*
A06 - Roma					**4.041,39**	1.917,61	899,31	0,00	0,00	361,02	**2.278,63**	1.802,39	53,97	0,00	4,40	232,88	593,27	869,49	300,00	0,00
0258_A	Chiusura anello ferroviario di Roma				**904,44**	207,60	4,68			76,27	**283,87**	283,87					291,00	329,57		
J31H03000180008	Chiusura anello ferroviario di Roma completamento		PR	PD° PD°																
	Chiusura anello ferroviario di Roma lotti prioritari		PR	RE PD																
1483	Nodo di interscambio di Pigneto				**98,00**	83,03	9,09			14,97	**98,00**	59,03	38,97							
J37I06000070001	Fermata Pigneto su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo		INV	RE RE	X															
	Fermata Pigneto su linea FL4/6 e sistemazioni viarie		INV	RE PD																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Intervento		Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale — Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
	Completamento copertura vallo ferroviario Pigneto	INV	RE	PD																
P260 J31H96000000011	Potenziamento Capannelle-Ciampino				**255,00**	82,00	7,67			147,00	**229,00**	229,00					26,00			
	Quadruplicamento Capannelle-Ciampino	INV	RE	RE																
0083 J31H98000030008	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio				**322,50**	322,50	284,23				**322,50**	116,08				206,42				
	Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area	INV	RE	ES																
0260 J31H03000190001	Raddoppio Lunghezza-Guidonia				**254,51**	171,72	69,36			82,79	**254,51**	249,67			4,40	0,44				
	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	INV	RE	RE	X															
0359 J77I12000010008	Raddoppio Campoleone-Aprilia				**73,70**	73,70	2,28				**73,70**	38,70	15,00			20,00				
	Raddoppio Campoleone-Aprilia	INV	RE	PD	X															
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno				**200,00**	4,00	0,00				**4,00**	4,00						196,00		
	Raddoppio Aprilia-Nettuno	PF	PFTE	FAP																
0331 J21C08000000009	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano				**361,00**	252,97	4,35				**252,97**	252,97						108,03		
	1^ fase: raddoppio tratta Cesano-Vigna di Valle	INV	RE	PD																
	2^ fase: raddoppio tratta Vigna di Valle-Bracciano	INV	PD°	PD°																
1417 J91H92000040111	Potenziamento linee Castelli Romani				**30,60**	20,60	12,44			10,00	**30,60**	28,93				1,67				
	Potenziamento stazione di Marino e Frascati; potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni	INV	RE	RE																
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo	INV+PF			X **1.541,64**	699,48	505,20			30,00	**729,48**	540,14		185,00		4,35	276,27	235,89	300,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni		CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
			Classe DPP	Stato attuativo		Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz. Incrementi										
	di Roma																	
A08 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti					**1.382,00**	10,00	0,67	0,00	0,00	0,00	**10,00**	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	290,00	0,00	1.082,00
I138A J94C19000270009	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie				**300,00**	10,00	0,67				**10,00**	10,00						290,00		
	Ampliamento impianto Fiumicino Aeroporto, potenziamento tratta Fiumicino-Ponte Galeria e bretelle di collegamento con la linea Pisa-Roma		INV	PD	PD														
I138B	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino				**1.082,00**	0,00	0,00				**0,00**									1.082,00
	Collegamento con futuro terminal nord e passante terminal nord - terminal sud		PF	FAP	FAP															
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord					**4.192,12**	1.933,81	760,88	0,00	0,00	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00	0,00	71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	0,00
P090	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma - per memoria	X			**0,00**	0,00					**0,00**									
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 1^ fase - per memoria	X			**0,00**	300,00		-300,00			**0,00**									
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									
P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	X	INV+PF		**4.192,12**	1.633,81	760,88		-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00		71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	
	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase		INV	n.a.	n.a.	X														

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	CdP-I 2022-2026 – Stato MEF	CdP-I 2022-2026 – Stato FSC/PAC	CdP-I 2022-2026 – Stato MIT	CdP-I 2022-2026 – PNRR nuovi progetti	CdP-I 2022-2026 – Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 – Fabbisogni 1°quinquennio – 2023	Sezione 2 – Fabbisogni 1°quinquennio – 2024-2026	Sez. 3 – Fabbisogni 2° quinq. – 2027-2031	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano – > 2031
A09 - Trasversali appenniniche centro Italia						**5.230,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	**10,00**	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	5.170,00	0,00
P240B Roma-Pescara completamento J84E21001320008	X					**5.230,00**	0,00	0,00			10,00	**10,00**	10,00						50,00	5.170,00	
Nuova linea Roma-Tagliacozzo		PRC	PFTE°	FAP°																	
Raddoppio tratte Avezzano-Sulmona e Pratola Peligna-Scafa		PRC	PFTE°	FAP°																	
Totale Regione Lazio						**17.739,02**	4.174,80	1.768,34	0,00	0,00	672,54	**4.514,64**	3.910,13	93,97	0,00	76,36	249,19	1.072,07	2.294,49	8.775,81	1.082,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Liguria

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A05 - Bacini Nord ovest						**1.572,45**	459,45	129,73	0,00	0,00	208,76	**668,21**	475,71	0,00	1,60	167,03	23,87	178,37	225,86	500,00	0,00
P198 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X	INV+PF			X	**1.572,45**	459,45	129,73			208,76	**668,21**	475,71		1,60	167,03	23,87	178,37	225,86	500,00	*
A06 - Genova						**110,05**	18,05	17,25	0,00	0,00	0,00	**18,05**	18,05	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00	24,00	60,00	0,00
P192 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova		INV+PF				**110,05**	18,05	17,25				**18,05**	18,05					8,00	24,00	60,00	*
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali						**78,00**	36,00	2,10	0,00	0,00	42,00	**78,00**	72,40	0,00	0,00	5,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P252 J44D20000050009 Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale						**78,00**	36,00	2,10			42,00	**78,00**	72,40			5,60					
Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale		INV	RE	RE	X																
A08 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti						**69,60**	69,60	4,65	0,00	0,00	0,00	**69,60**	68,20	0,80	0,00	0,00	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00
P129 J44C14000020002 Collegamento ferroviario aeroporto di Genova						**69,60**	69,60	4,65				**69,60**	68,20	0,80			0,60				
Collegamento ferroviario aeroporto di Genova: fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est		INV	RE	RE	X																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Liguria

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A09 - Direttrice Liguria - Alpi							**9.525,86**	8.457,40	4.317,34	0,00	0,00	28,45	**8.475,86**	7.052,78	110,00	1.093,57	0,00	176,50	75,00	525,00	450,00	0,00
P234	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	X					**7.761,53**	7.461,53	3.757,69				**7.461,53**	6.261,21	100,00	1.093,57		6,74		300,00		
F81H92000000008 J34H16000060001 J34H17000130001 J71H02000110008																						
	Terzo valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova		INV	RE	RE	X																
	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole		INV	RE	RE	X																
	Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso		INV	RE	RE	X																
	Potenziamento terminale Rivalta Scrivia		INV	RE	RE	X																
P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti	X	INV+PF				**1.764,33**	995,87	559,65		-10,00	28,45	**1.014,33**	791,57	10,00	43,00		169,76	75,00	225,00	450,00	
A09 - Direttrice Genova-Ventimiglia							**2.840,00**	741,00	696,71	0,00	0,00	0,00	**741,00**	741,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.099,00	0,00	0,00	0,00
0077	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase						**690,00**	690,00	666,91				**690,00**	690,00								
J71H92000020008																						
	Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo e completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti		INV	RE	ES																	
0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure						**2.150,00**	51,00	29,80				**51,00**	51,00					2.099,00			
J71J04000000008																						
	Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure		PR	PD	PD																	
Totale Regione Liguria							**14.195,95**	9.781,51	5.167,78	0,00	0,00	279,21	**10.050,72**	8.428,14	110,00	1,60	172,63	200,97	2.360,37	774,86	1.010,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Intervento		Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A05 - Bacini Nord ovest					**3.672,45**	1.250,45	149,72	0,00	0,00	523,76	**1.774,21**	1.176,71	190,00	0,00	382,03	23,87	883,37	274,86	740,00	0,00
0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									
0366A J14E21003970001 J64H17000140001	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello				**390,00**	260,00	4,78			130,00	**390,00**	250,00	90,00		50,00					
	1^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Curno, ACC Bergamo, PRG e ACC Ponte S.Pietro	INV	RE	PD	X															
	2^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Montello	INV	RE	PD																
	PRG Bergamo	INV	RE	PD	X															
0366B	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi				**250,00**	10,00	0,00				**10,00**	10,00							240,00	
	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	PF	PFTE	FAP																
I178A J84H17000930009	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase				**615,00**	515,00	9,30			100,00	**615,00**	350,00	100,00		165,00					
	Raddoppio tratta Piadena-Mantova e soppressione PL critici intera linea	INV	RE	PD	X															
I178B J84H17000930009	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase				**705,00**	0,00	5,91				**0,00**						705,00			
	Raddoppio tratte Codogno-Cava Tigozzi e Cremona-Piadena	PR	PD°	PD°																
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta				**50,00**	1,00	0,00				**1,00**	1,00						49,00		
	Raddoppio Cremona-Olmeneta	PF	PFTE	FAP																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
P233	Potenziamento Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase						**90,00**	5,00	0,00			85,00	**90,00**	90,00									
	Nuovo ponte ferroviario Paderno d'Adda		PF	PFTE	FAP																		
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X	INV+PF			›	**1.572,45**	459,45	129,73			208,76	**668,21**	475,71		1,60	167,03	23,87	178,37	225,86	500,00	*
A06 - Milano							**2.088,53**	1.154,57	422,53	0,00	0,00	47,45	**1.202,02**	1.062,48	0,00	0,00	120,80	18,74	77,00	412,71	396,80	0,00
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi						**160,00**	3,20	0,00				**3,20**	3,20							156,80	
	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi		PF	PFTE	FAP																		
0049A J31H96000070008	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase						**388,59**	391,96	210,07		-3,36		**388,59**	268,59			120,00					
	Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate		INV	RE	ES																		
	Fermate Porta Romana e Tibaldi		INV	RE	RE																		
	Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana		INV	RE	PD																		
	Raddoppio tratta Albairate-Abbiategrasso		INV	RE	PD	X																	
0049B J31H96000070008	Raddoppio Milano-Mortara: 2^ fase						**323,12**	3,04	1,42		3,36		**6,41**	6,41						316,71		
	Raddoppio tratta Abbiategrasso-Vigevano-Parona		INV	PFTE	PFTE																		
	Raddoppio tratte Parona-Mortara		INV	PFTE°	PFTE°																		
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano		INV+PF			›	**1.216,82**	756,37	211,04			47,45	**803,82**	784,28			0,80	18,74	77,00	96,00	240,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
		Classe DPP	Stato attuativo																
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali				**100,00**	100,00	10,47	0,00	0,00	0,00	**100,00**	73,75	0,00	0,00	26,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P173 J84H14001330001 Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)				**22,00**	22,00	9,93				**22,00**	22,00								
Attrezzaggio tecnologico e opere di allaccio alla rete ferroviaria nazionale		INV RE	RE X																
P256 J84C19000370009 Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia				**78,00**	78,00	0,54				**78,00**	51,75			26,25					
Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia		INV RE	PD X																
A08 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti				**170,00**	173,60	4,64	0,00	-3,60	0,00	**170,00**	170,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I064 Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa - per memoria	X			**0,00**	3,60			-3,60		**0,00**									
0295 Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									
I137 J81D19000000009 Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo				**170,00**	170,00	4,64				**170,00**	170,00								
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo		INV RE	PD X																
A09 - Direttrice Liguria - Alpi				**6.660,03**	2.046,66	644,01	0,00	0,00	28,45	**2.065,11**	1.839,00	10,00	0,00	0,00	172,31	1.304,14	529,90	2.760,87	0,00
0266 J31H03000520001 Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza				**1.412,00**	3,50	3,24				**3,50**	3,50					15,00		1.393,50	
Quadruplicamento tratta bivio Rosales-Seregno		PR	PFTE PFTE																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
0277 J31H03000210008	Potenziamento Seregno-Bergamo						**1.000,00**	82,63	13,15				**82,63**	82,63							917,37	
	Potenziamento Seregno-Bergamo (gronda est di Milano)		PR	PD°	PD																	
0294 J31J05000010001	Potenziamento linea Gallarate-Rho						**827,70**	522,80	20,07				**522,80**	522,80						304,90		
	1^ fase: quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa		INV	RE	AN	X																
	2^ fase: triplicamento tratta Parabiago-Gallarate		INV	PD	PD																	
0335 J47I09000030009	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo						**900,00**	264,50	9,86				**264,50**	264,50					635,50			
	1^ fase: Quadruplicamento tratta Rogoredo-Pieve Emanuele		INV	RE	PD	X																
	2^ fase: Quadruplicamento tratta Pieve Emanuele-Pavia		INV	PD°	PD																	
0286B J71H92000020011	Quadruplicamento Tortona-Voghera	X					**600,00**	21,36	6,36				**21,36**	18,01		0,80		2,55	578,64			
	Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera		PR	PD	PD																	
P133 J84H17000480001	Velocizzazione linea Milano-Genova						**156,00**	156,00	31,68				**156,00**	156,00								
	1^ fase - potenziamento tecnologico e 2^ fase - rettifiche di tracciato e piccole varianti		INV	RE	RE	X																
P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti	X	INV+PF				**1.764,33**	995,87	559,65	-10,00	28,45		**1.014,33**	791,57	10,00	43,00		169,76	75,00	225,00	450,00	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
B09 - Direttrice Trasversale						**7.677,28**	6.425,72	3.619,52	0,00	0,00	100,86	**6.526,58**	4.946,18	101,40	1.314,44	1,00	153,56	614,70	286,00	250,00	0,00
0325 J41C07000000001 Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia						**2.050,00**	2.050,00	1.909,85				**2.050,00**	510,48	99,90	1.314,44		125,17				
Tratta Teviglio-Brescia (1° e 2° lotto costruttivo) e nodo di Brescia (PRG e ACC)		INV	RE	ES		**2.050,00**	2.050,00	1.909,85				**2.050,00**	510,48	99,90	1.314,44		125,17				
0361 F81H91000000008 J14H20000440001 Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	X					**3.530,00**	2.988,07	753,20				**2.988,07**	2.988,07					541,93			
Tratta Brescia Est – Verona (1° e 2° lotto costruttivo)		INV	RE	RE	X	**2.599,15**	2.599,15	748,20				**2.599,15**	2.599,15								
Nodo di Verona Ovest		INV	RE	PD		**375,85**	375,85	3,81				**375,85**	375,85								
Quadruplicamento in uscita da Brescia (tratta Brescia-Brescia Est)		INV	PD	PD		**555,00**	13,07	1,20				**13,07**	13,07					541,93			
P222 Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	X	INV+PF			X	**2.097,28**	1.387,65	956,46			100,86	**1.488,51**	1.447,62	1,50	10,00	1,00	28,39	72,77	286,00	250,00	
Totale Regione Lombardia						**20.368,28**	11.151,00	4.850,89	0,00	0,00	700,52	**11.837,93**	9.268,12	301,40	0,00	530,08	368,48	2.879,22	1.503,47	4.147,67	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Marche

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A05 - Bacini Centro							**1.211,31**	357,50	139,47	0,00	0,00	59,81	**411,31**	334,01	39,00	0,00	24,50	13,81	75,00	225,00	500,00	0,00
P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina						**110,00**	110,00	36,44				**110,00**	46,50	39,00		24,50					
J94J18000010001	Adeguamento gallerie, velocizzazioni puntuali di tratte di linea, velocizzazione e movimenti contemporanei impianti, realizzazione sottopassi e adeguamento marciapiedi, soppressione di PL privati/pubblici e realizzazione SCMT		INV	RE	RE	X																
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X	INV+PF				**1.101,31**	247,50	103,04	-6,00		59,81	**301,31**	287,51				13,81	75,00	225,00	500,00	*
A09 - Direttrice Adriatico-Ionica							**11.734,05**	1.346,05	647,06	0,00	0,00	5.022,70	**6.368,75**	5.939,81	1,00	0,00	233,69	8,50	3.894,31	571,00	900,00	0,00
I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X					**350,65**	350,65	312,28				**350,65**	342,65				8,00				
J64H14000450001 J64H16000000001 J84H14001290001 J84H14001300001 J84H14001310001 J84H16000030001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce - fasi		INV	RE	ES																	
	Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona - fasi		INV	RE	RE																	
	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi		INV	RE	RE	X																
0297A	Nodo di Falconara 1^ fase						**174,00**	174,00	45,64				**174,00**	23,25		150,75						
J31J05000030011	Variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord		INV	RE	RE	X																
0297B	Nodo di Falconara completamento						**66,00**	36,00	0,00				**36,00**	35,00	1,00					30,00		
J31J05000030011	Nuova stazione Montemarciano e potenziamento interporto di Jesi		INV	RE	PD	X																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Marche

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
P262	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica	X	INV				**8.700,00**	0,00	0,00			5.000,00	**5.000,00**	5.000,00					3.700,00			
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	X	INV+PF				**2.443,41**	785,40	289,14			22,70	**808,10**	538,91		35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	
A09 - Trasversali appenniniche centro Italia							**3.565,52**	893,46	322,05	0,00	0,00	416,56	**1.310,02**	798,95	0,00	0,00	510,00	1,07	337,00	1.918,50	0,00	0,00
0119 J61H03000030001	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	X					**369,02**	369,02	317,28				**369,02**	367,95				1,06				
	Raddoppio tratte Spoleto-Campello, Castelplanio-Montecarotto e Fabriano-P.M.228; interventi di completamento tratta Orte-Terni		INV	RE	RE																	
0296 J31J05000030001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	X					**1.918,50**	0,00	0,00				**0,00**							1.918,50		
	Raddoppio tratta Foligno-Fabriano		PF	FAP°	PFTE°																	
0298 J21J05000000001	Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina						**1.112,00**	438,44	4,03			336,56	**775,00**	336,56			438,44		337,00			
	Lotto 2: Raddoppio Bivio Nord Albacina - Serra San Quirico		PR	RE	PFTE	X																
	Lotto 1: nuovo collegamento PM228 - nuovo Bivio Nord Albacina		PR	PFTE°	PFTE°																	
	Lotto 3: Raddoppio Serra San Quirico - Castelplanio		PR	RE	PFTE°																	
I175 J44D20000060009	Raddoppio PM 228-Albacina						**130,00**	50,00	0,74			80,00	**130,00**	94,44			35,56					
	Raddoppio PM 228-Albacina		PR	RE	PFTE°	X																
P239 J64E21000110008	Velocizzazione tratte Orte-Falconara	X					**36,00**	36,00	0,00				**36,00**				36,00					
	Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie		PF	RE	FAP	X																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Marche

Intervento	Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					Sezione 1 Opere in corso finanziate														
					CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026									
						Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Totale Regione Marche				**16.510,89**	2.597,00	1.108,59	0,00	0,00	5.499,07	**8.090,08**	7.072,76	40,00	0,00	768,19	23,38	4.306,31	2.714,50	1.400,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Molise

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
		Classe DPP		Stato attuativo																
A05 - Bacini Sud e isole					**1.817,63**	857,75	301,41	0,00	0,00	187,75	**1.015,26**	560,68	62,81	0,00	223,45	168,32	77,36	225,00	500,00	0,00
P141 J14F18000000001	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso				**140,00**	140,00	41,60				**140,00**	15,00	50,00		60,00	15,00				
	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	INV	RE	RE	X															
	Potenziamento Venafro-Campobasso-Termoli	INV	RE	PFTE	X															
P246 J14E22000020001	Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli				**150,00**	150,00	0,00				**150,00**				150,00					
	Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli	INV	RE	FAP	X															
1888 J14H15000600002	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano				**23,15**	23,15	21,71				**23,15**					23,15				
	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	INV	RE	RE																
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X	INV INV+PF		**1.504,48**	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	**702,12**	545,68	12,81		13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	*
A09 - Direttrice Adriatico-Ionica					**12.194,05**	1.836,05	625,92	0,00	0,00	5.022,70	**6.858,75**	6.423,56	150,00	0,00	233,69	16,50	3.894,31	541,00	900,00	0,00
I071 J64H14000450001 J64H16000000001 J84H14001290001 J84H14001300001 J84H14001310001 J84H16000030001	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X			**350,65**	350,65	312,28				**350,65**	342,65				8,00				
	Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce - fasi	INV	RE	ES																
	Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona - fasi	INV	RE	RE																
	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi	INV	RE	RE	X															
0142B J71H92000000007	Completamento raddoppio Pescara-Bari	X			**700,00**	700,00	24,50				**700,00**	542,00	150,00			8,00				

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Molise

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
	(tratta Termoli-Lesina)																					
	1^ fase: Raddoppio tratta Ripalta-Lesina		INV	RE	RE	X																	
	2^ fase: Raddoppio tratta Termoli-Ripalta		INV	RE	AN																		
P262	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica	X	INV				**8.700,00**	0,00	0,00			5.000,00	**5.000,00**	5.000,00					3.700,00			
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	X	INV+PF				**2.443,41**	785,40	289,14			22,70	**808,10**	538,91		35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	
Totale Regione Molise							**14.011,68**	2.693,80	927,34	0,00	0,00	5.210,45	**7.874,01**	6.984,24	212,81	0,00	457,13	184,83	3.971,67	766,00	1.400,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A05 - Bacini Nord ovest							**1.816,61**	621,09	136,55	0,00	0,00	214,76	**835,85**	559,74	0,00	0,00	250,63	23,87	178,37	225,86	576,53	0,00
P123 J44H20001410001	Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta	X					**146,14**	146,14	1,15				**146,14**	62,54			83,60					
	Velocizzazione impianti e soppressione PL		INV	RE	PD	X																
	Elettrificazione Ivrea-Aosta		INV	RE	PD°	X																
0333	Interventi linea Chivasso-Aosta - per memoria	X					**0,00**	0,00					**0,00**									
1357 J11H03000100001	Potenziamento Fossano-Cuneo						**21,49**	15,49	5,67			6,00	**21,49**	21,49								
	Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo		INV	RE	RE	X																
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo						**76,53**	0,00	0,00				**0,00**								76,53	
	Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olmo		PF	PD°	PD°																	
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI) - per memoria						**0,00**	0,00					**0,00**									
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X	INV+PF				**1.572,45**	459,45	129,73			208,76	**668,21**	475,71		1,60	167,03	23,87	178,37	225,86	500,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Classe DPP	Stato attuativo			CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
A06 - Torino				**1.735,69**	1.408,43	1.072,07	0,00	0,00	45,00	**1.453,43**	1.179,67	0,70	0,00	50,00	223,06	72,26	60,00	150,00	0,00
0052 Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura J11H02000040008				**1.040,70**	1.040,70	1.021,22				**1.040,70**	830,64				210,06				
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata, Stazione AV Torino Porta Susa e Nuova SSE Torino Bramante	INV	RE	ES																
P216 Completamento fermate SFM Torino J74J17000010001 J74J17000020001				**159,00**	159,00	2,65				**159,00**	95,30	0,70		50,00	13,00				
Fermata S.Paolo	INV	RE	PD																
Fermata Borgata Quaglia - Le Gru	INV	RE	PD																
Fermata S.Luigi Orbassano	INV	RE	RE	X															
Fermate Dora e Zappata	INV	RE	PD°	X															
Fermata Ferriera - Buttigliera	INV	RE	RE	X															
P217 Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa J74H17000590001				**100,00**	80,00	1,52			20,00	**100,00**	100,00								
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	INV	RE	PD	X															
P080 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	INV+PF			X	**435,99**	128,73	46,68			25,00	**153,73**	153,73					72,26	60,00	150,00	*
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali				**63,00**	63,00	8,31	0,00	0,00	0,00	**63,00**	50,00	13,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P175 Scalo Torino Orbassano J74J18000000001 J84E21004550001				**63,00**	63,00	8,31				**63,00**	50,00	13,00							
ACC Torino Orbassano	INV+PF	RE	AN	X															
Scalo Torino Orbassano: interventi in fascio container	INV	RE	ES																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
		Classe DPP	Stato attuativo																
A08 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti				**0,00**	3,60		0,00	-3,60	0,00	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I064 Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa - per memoria	X			**0,00**	3,60			-3,60		**0,00**									
A09 - Direttrice Torino-Lione				**4.593,00**	146,54	40,84	0,00	0,00	10,00	**156,54**	75,54	0,00	0,00	0,00	81,00	56,00	1.687,61	2.692,85	0,00
0241A J11H03000030008 Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie				**1.700,15**	65,54	39,18			2,00	**67,54**	67,54					56,00	1.576,61		
Sezione nazionale Torino-Lione 1^ fase (quadruplicamento Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano)	PR	PD	PD																
0241B J11H03000030008 Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento				**2.692,85**	0,00	0,00				**0,00**								2.692,85	
Cintura di Torino (nuova linea Orbassano-Settimo Torinese)	PR	PFTE°	PFTE°																
Sezione nazionale Torino-Lione 2^ fase (quadruplicamento Bussoleno-Avigliana)	PR	PFTE°	PFTE°																
P215 J74G18000150009 Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana				**200,00**	81,00	1,66			8,00	**89,00**	8,00				81,00		111,00		
1^ fase - potenziamento tecnologico e 2^ adeguamento prestazionale	INV	RE(F)	RE																
A09 - Direttrice Liguria - Alpi				**11.407,89**	8.747,79	4.378,46	0,00	0,00	28,45	**8.776,24**	7.349,81	110,00	0,00	0,00	179,05	736,34	1.059,75	450,00	385,56
0264A J11H03000130001 Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona				**424,00**	13,96	3,01				**13,96**	13,96						410,04		
Raddoppio tratta Vignale-Oleggio	INV	PD	PD																
Raddoppio tratta Oleggio-Arona	PRC	PFTE°	PFTE°																
0223A J11H02000130001 Nodo di Novara 1^ fase				**190,50**	83,10	9,04				**83,10**	83,10					82,70	24,70		

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata		Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
							Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni		CdP-I 2022-2026											
			Classe DPP	Stato attuativo				Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz. Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	Sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale		INV	PD																	
0223B J11H02000130001	Nodo di Novara completamento					**392,53**	6,97	0,00			**6,97**	6,97									385,56
	Passante merci (include progettazioni pregresse per opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano)		PF	PFTE®	PFTE																
0286A J64G18000130009	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie					**100,00**	100,00	1,84			**100,00**	100,00									
	PRG e ACC Tortona		INV	RE	RE	X															
0286B J71H82000020011	Quadruplicamento Tortona-Voghera	X				**600,00**	21,36	6,36			**21,36**	18,01		0,80		2,55	578,64				
	Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera		PR	PD	PD																
P234 F81H92000000008 J34H16000060001 J34H17000130001 J71H02000110008	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	X				**7.761,53**	7.461,53	3.757,69			**7.461,53**	6.261,21	100,00	1.093,57		6,74		300,00			
	Terzo valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova		INV	RE	RE	X															
	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole		INV	RE	RE	X															
	Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso		INV	RE	RE	X															
	Potenziamento terminale Rivalta Scrivia		INV	RE	RE	X															
P131 J94H17000340009	Velocizzazione linea Torino-Genova					**175,00**	65,00	40,87	10,00		**75,00**	75,00						100,00			
	1^ fase (potenziamento tecnologico e rettifiche di tracciato)		INV	RE	RE	X															
	2^ fase (varianti di tracciato)		INV	PFTE°	PFTE°																
P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti	X	INV+PF			**1.764,33**	995,87	559,65	-10,00	28,45	**1.014,33**	791,57	10,00	43,00		169,76	75,00	225,00	450,00		

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A09 - Direttrice Trasversale						**2.097,28**	1.387,65	956,46	0,00	0,00	100,86	**1.488,51**	1.447,62	1,50	10,00	1,00	28,39	72,77	286,00	250,00	0,00
P222 Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	X	INV+PF	›			**2.097,28**	1.387,65	956,46			100,86	**1.488,51**	1.447,62	1,50	10,00	1,00	28,39	72,77	286,00	250,00	
Totale Regione Piemonte						**21.713,47**	12.378,10	6.592,69	0,00	0,00	399,07	**12.773,57**	10.662,3	125,20	0,00	301,63	535,37	1.115,75	3.319,22	4.119,38	385,56

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A05 - Bacini Sud e isole						**2.158,09**	1.115,71	326,50	0,00	0,00	264,75	**1.350,23**	677,68	263,81	0,00	263,56	145,18	82,86	225,00	500,00	0,00
P230 J24C20000000009 Stazione AV Foggia Cervaro						**40,00**	40,00	1,73				**40,00**	20,00	20,00							
Stazione AV Foggia Cervaro		INV	RE	PD																	
I170 J54F18000010009 Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa						**180,00**	145,00	2,04			35,00	**180,00**	54,00	26,00		100,00					
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa		INV	RE	RE	X																
P259 J37H21005980001 Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale						**40,11**	40,11	0,00				**40,11**				40,11					
Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale		INV	RE	PFTE	X																
I174 J44C20000000001 Nuova stazione Taranto Nasisi						**28,50**	23,00	0,69				**23,00**	8,00				15,00	5,50			
Nuova stazione Taranto Nasisi		INV	RE	PD																	
1674 J19B12000040001 Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	X					**365,00**	323,00	83,95			42,00	**365,00**	50,00	205,00		110,00					
Ammodernamento Potenza-Foggia 1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti		INV	RE	ES																	
Ammodernamento Potenza-Foggia 2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede		INV	RE	RE	X																
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X	INV INV+PF			X	**1.504,48**	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	**702,12**	545,68	12,81		13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Intervento	Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A06 - Bari				**1.338,21**	580,21	247,62	0,00	0,00	643,00	**1.223,21**	462,27	723,00	0,00	0,00	37,94	10,00	30,00	75,00	0,00
0149 J71H98000000001 Sistemazione nodo di Bari				**159,61**	159,61	137,43				**159,61**	114,61	15,00			30,00				
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord, Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	INV	RE	ES																
0332A J11C09000000009 Nodo di Bari: Bari Sud				**431,30**	396,30	110,19			35,00	**431,30**	323,36	100,00			7,94				
Variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	INV	RE	RE	X															
0332B J11C09000000009 Nodo di Bari: Bari Nord				**628,00**	20,00	0,00			608,00	**628,00**	20,00	608,00							
Variante tratta Bari S.Spirito - Palese	PF	RE	PFTE																
P193 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	INV+PF			**119,30**	4,30	0,00				**4,30**	4,30					10,00	30,00	75,00	*
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali				**259,50**	259,50	11,90	0,00	0,00	0,00	**259,50**	38,00	50,00	0,00	171,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P174 J37I12000160006 Scalo merci Bari Lamasinata				**155,00**	155,00	0,00				**155,00**	10,00	25,00		120,00					
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	INV	RE	PFTE	X															
0417 J71H02000120008 Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale				**37,50**	37,50	10,55				**37,50**				37,50					
Nuova stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	INV	RE	RE	X															

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
			Classe DPP	Stato attuativo																
P178 J54G18000140001	Nodo intermodale di Brindisi				**67,00**	67,00	1,35				**67,00**	28,00	25,00		14,00					
	Nodo intermodale di Brindisi		INV	RE PD X																
A08 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti					**112,00**	112,00	2,87	0,00	0,00	0,00	**112,00**	0,00	60,00	0,00	52,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P227 J31D19000000001	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi				**112,00**	112,00	2,87				**112,00**		60,00		52,00					
	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi		INV	RE PD X																
A09 - Direttrice Adriatico-Ionica					**13.011,43**	2.648,42	1.351,39	0,00	0,00	5.027,70	**7.676,12**	6.953,74	150,00	0,00	236,69	215,38	3.894,31	541,00	900,00	0,00
I071 J64H14000450001 J64H16000000001 J84H14001290001 J84H14001300001 J84H14001310001 J84H16000030001	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X			**350,65**	350,65	312,28				**350,65**	342,65				8,00				
	Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce - fasi		INV	RE ES																
	Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona - fasi		INV	RE RE																
	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi		INV	RE RE X																
0142A J71H92000000007	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	X			**318,79**	313,79	263,92			5,00	**318,79**	276,79		39,00	3,00					
	completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio) e Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona		INV	RE ES																
	PRG e ACC Foggia		INV	RE RE X																
0142B J71H92000000007	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	X			**700,00**	700,00	24,50				**700,00**	542,00	150,00			8,00				
	1^ fase: Raddoppio tratta Ripalta-Lesina		INV	RE RE X																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
	2^ fase: Raddoppio tratta Termoli-Ripalta		INV	RE	AN																	
P262	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica	X	INV				**8.700,00**	0,00	0,00			5.000,00	**5.000,00**	5.000,00					3.700,00			
0100 J71H92000030008	Raddoppio Bari-Taranto						**498,58**	498,58	461,54				**498,58**	253,38		46,32		198,88				
	Raddoppio tratte Bari S.Andrea - Bitetto e Castellaneta-Palagianello e interventi di completamento tratte già raddoppiate, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto		INV	RE	ES																	
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	X	INV+PF			›	**2.443,41**	785,40	289,14			22,70	**808,10**	538,91		35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	
A09 - Direttrice Napoli-Bari							**1.325,09**	1.311,78	571,78	0,00	0,00	13,31	**1.325,09**	169,17	964,97	0,00	0,00	190,95	0,00	0,00	0,00	0,00
0099B J41H92000000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino						**561,80**	561,80	19,64				**561,80**	60,43	501,00			0,37				
	Raddoppio tratta Orsara-Bovino		INV	RE	RE	X																
0099A J41H92000000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro						**263,40**	263,40	256,65				**263,40**	53,82	76,20			133,38				
	Raddoppio tratta Bovino-Cervaro		INV	RE	ES																	
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	X	INV				**499,89**	486,58	295,49			13,31	**499,89**	54,92	387,77			57,20				

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A09 - Direttrice Salerno-Taranto						**1.416,26**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.416,26	0,00	0,00
P238B J94E21000070009 Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto completamento	X					**1.416,26**	0,00	0,00				**0,00**							1.416,26		
Velocizzazione Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto			PF	FAP	FAP																
Totale Regione Puglia						**19.620,57**	6.027,63	2.512,05	0,00	0,00	5.948,76	**11.946,15**	8.300,86	2.211,79	0,00	723,74	589,44	3.987,17	2.212,26	1.475,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sardegna

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A05 - Bacini Sud e isole						**1.734,48**	674,60	238,12	0,00	0,00	267,75	**912,12**	625,68	12,81	0,00	143,45	130,18	97,36	225,00	500,00	0,00
P248 J74E21000940009 Raddoppio Decimomannu-Villamassargia						**230,00**	130,00	0,02			80,00	**210,00**	80,00			130,00		20,00			
1^ fase (tratta Decimomannu-Villa Speciosa)		INV	RE	PFTE	X																
2^ fase		INV	RE	PFTE°																	
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X	INV INV+PF				**1.504,48**	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	**702,12**	545,68	12,81		13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	*
A06 - Cagliari						**47,50**	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	**1,50**	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	12,00	30,00	0,00
P197 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari		INV+PF				**47,50**	1,50	0,00				**1,50**	1,50					4,00	12,00	30,00	*
A08 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti						**183,00**	170,00	0,02	0,00	0,00	13,00	**183,00**	0,00	13,00	0,00	170,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P249 J31B21002470001 Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia						**183,00**	170,00	0,02			13,00	**183,00**		13,00		170,00					
Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia		INV	RE	FAP	X																
A09 - Rete Sarda						**1.073,54**	396,93	110,18	0,00	8,44	13,00	**409,93**	151,20	137,19	0,00	0,00	121,54	0,00	0,00	663,60	0,00
0313A J24F05000010001 Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie						**126,20**	117,76	4,31		8,44		**126,20**	2,20	70,80			53,20				
Variante Bauladu		INV	RE	PD																	
0313B J24F05000010001 Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento						**666,80**	3,20	1,80				**3,20**		3,20						663,60	
Variante Bonorva-Torralba		INV	PD	PD																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sardegna

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
	Classe DPP		Stato attuativo																
Variante Macomer I	INV	PFTE°	PFTE°																
Variante Macomer II	INV	PFTE°	PFTE°																
Variante Campomela-Sassari	INV	PFTE°	PFTE°																
1524 J47I06000140001 **Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia**				**19,62**	19,62	16,16				**19,62**					19,62				
Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta	INV	RE	RE																
1596 J47I09000020002 **Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda**				**19,20**	19,20	18,84				**19,20**		17,28			1,92				
Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	INV	RE	ES																
1670 J79B12000030001 **Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase**				**32,91**	32,91	25,64				**32,91**		32,91							
SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia; Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	INV	RE	ES																
P083 J74H16000590001 J77B16000290001 **Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase**				**100,00**	100,00	43,44				**100,00**	100,00								
Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza	INV	RE	RE	X															
Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano	INV	RE	RE	X															
P254 J74E21001690008 **Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda**				**108,80**	104,24	0,00		-8,44	13,00	**108,80**	49,00	13,00			46,80				
Velocizzazione Villamassargia-Carbonia	INV	RE	PFTE																
Elettrificazione Cagliari-Oristano 1^ fase , Potenziamento infrastrutturale Oristano-Ozieri Chilivani, Nuova stazione Chilivani Sud, Interventi IS e Verifiche alle opere d'arte per adeguamenti prestazionali	INV	RE	PFTE																
Totale Regione Sardegna				**3.038,52**	1.243,04	348,31	0,00	0,00	293,75	**1.506,55**	778,38	163,01	0,00	313,45	251,72	101,36	237,00	1.193,60	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Intervento	Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A05 - Bacini Sud e isole				**2.742,30**	1.533,42	489,00	0,00	0,00	193,07	**1.696,26**	774,38	152,11	0,00	399,64	370,13	77,36	269,00	699,68	0,00
0271A J11H03000150001 Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase				**93,32**	88,00	50,36			5,32	**93,32**	13,53				79,79				
Velocizzazione tratta Bicocca-Augusta	INV	RE	ES																
0271B J11H03000150001 Velocizzazione Catania-Siracusa completamento				**44,00**	0,00	0,00				**0,00**							44,00		
Velocizzazione tratta Augusta-Targia	INV	PD°	PFTE°																
P253 J51B21001950006 Potenziamento collegamenti bacino di Augusta				**60,00**	60,00	0,00				**60,00**				60,00					
Bypass di Augusta	INV	RE	PFTE	X															
0315 J14F05000040001 Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela				**200,00**	0,32	0,31				**0,32**	0,32							199,68	
Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela	INV	PFTE	PFTE																
P247 J64E22000010001 Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa				**100,00**	100,00	0,00				**100,00**				100,00					
Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa	INV	RE	FAP	X															
0242 J11H02000060001 Velocizzazione Palermo - Agrigento				**167,50**	167,50	166,54				**167,50**	7,34				160,16				
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba, Variante Lercara e altri interventi minori	INV	RE	ES																
I162 J44H17000670001 Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo				**170,00**	170,00	2,72				**170,00**	130,80	34,00		5,20					
Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	INV	RE	AN	X															
P236 Elettrificazione della tratta Cinisi-Alcamo Dir-				**85,00**	85,00	0,81				**85,00**	20,40			64,60					

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
			Classe DPP	Stato attuativo																
	Trapani della linea Palermo - Trapani " via Milo"																			
	Elettrificazione tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani		INV	RE AN X																
0314	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									
P074	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa		INV		**53,00**	53,00	26,96	-4,70		4,70	**53,00**	37,70	15,30								
P232	Ripristino linea Caltagirone - Gela				**265,00**	265,00	3,21				**265,00**	18,61	90,00		156,39						
J64G18000140001																				
	Ripristino linea Caltagirone - Gela		INV	RE RE X																
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X	INV INV+PF	X	**1.504,48**	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	**702,12**	545,68	12,81		13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	*
A06 - Messina					**53,47**	7,47	0,00	0,00	0,00	0,00	**7,47**	7,47	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	12,00	30,00	0,00
P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina		INV+PF		**53,47**	7,47	0,00				**7,47**	7,47					4,00	12,00	30,00	
A06 - Catania					**1.241,99**	475,60	138,51	0,00	0,00	0,00	**475,60**	75,01	235,00	0,00	95,00	58,97	661,39	30,00	75,00	0,00
0115	Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase				**126,66**	126,66	125,49				**126,66**	67,69				58,97				
J11H92000020008																				
	Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale e interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa		INV	RE ES																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata		Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni		CdP-I 2022-2026						Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo				Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz. Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
0270 J11H03000140008	Sistemazione nodo di Catania					**998,00**	346,61	10,72			**346,61**	5,00	235,00	11,61	95,00		651,39			
	Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	INV	PD	PD																
	Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	INV	RE	PD	X															
P196	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	INV+PF				**117,32**	2,32	2,29			**2,32**	2,32					10,00	30,00	75,00	*
A06 - Palermo						**2.371,00**	2.236,30	1.604,23	0,00	-19,76	39,46	**2.256,00**	1.007,02	112,50	0,00	0,00	1.136,48	10,00	30,00	75,00	0,00
0036 J11HB2000000008	Nodo di Palermo					**1.200,00**	1.180,30	1.061,95		-19,76	39,46	**1.200,00**	414,43	12,50			773,07				
	Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini, Apparato tecnologico Palermo c.le e Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	INV	RE	ES																
P235 J74C20001660001	Chiusura anello di Palermo tratta Politeama - Notarbartolo					**100,00**	100,00	2,22			**100,00**		100,00							
	Tratta Politeama-Notarbartolo	INV	RE	RE																
0336 J57I09000060007	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono					**938,80**	938,80	523,49			**938,80**	578,79				360,01				
	1^ fase: Raddoppio tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	INV	RE	ES																
	2^ fase: Raddoppio tratta Ogliastrillo-Castelbuono	INV	RE	RE	X															
P135	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	INV+PF				**132,20**	17,20	16,57			**17,20**	13,80				3,40	10,00	30,00	75,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A08 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti						**55,00**	55,00	5,68	0,00	0,00	0,00	**55,00**	15,00	0,00	0,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I139 J34H17000230001 Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa						**15,00**	15,00	5,67				**15,00**	15,00								
Collegamento ferroviario aeroporto di Catania: fermata su linea esistente		INV	RE	ES	X																
P250 J61B21003450001 Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi						**40,00**	40,00	0,01				**40,00**				40,00					
Intermodalità e accessibilità aeroporto Trapani Birgi		INV	RE	FAP	X																
A09 - Direttrice Adriatico-Ionica						**2.443,41**	785,40	289,14	0,00	0,00	22,70	**808,10**	538,91	0,00	35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	0,00
P225 Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	X	INV+PF			X	**2.443,41**	785,40	289,14			22,70	**808,10**	538,91		35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	
A09 - Direttrice Napoli-Palermo						**8.781,80**	8.114,80	361,94	0,00	0,00	517,00	**8.631,80**	5.971,52	2.124,00	80,00	316,87	139,41	0,00	150,00	0,00	0,00
A1008 Velocizzazione attraversamento dinamico Stretto di Messina		INV			X	**465,00**	206,00	59,43			109,00	**315,00**	235,00		80,00				150,00		*
0249 J11H02000070008 Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo						**2.201,27**	2.300,00	44,60		-98,73		**2.201,27**	2.201,27								
Tratta Giampilieri-Taormina		INV	RE	RE																	
Tratta Letojanni-Taormina-Fiumefreddo		INV	RE	RE																	
0275A J11H03000180001 Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase						**5.707,53**	5.608,80	257,91		98,73		**5.707,53**	3.535,25	1.716,00		316,87	139,41				
Lotto 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"		INV	RE	PD																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
					Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Lotto 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"	INV	RE	PD	X														
Lotto 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"	INV	RE	PD	X														
Lotto 4b "Enna-Dittaino"	INV	RE	AN	X														
Lotto 5 "Dittaino-Catenanuova"	INV	RE	AN	X														
Lotto 6 "Catenanuova-Bicocca"	INV	RE	RE	X														
0275B J11H03000180001 Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase				**408,00**	0,00	0,00		408,00	**408,00**		408,00							
Adeguamento a STI linea esistente	PR	RE	PD															
Totale Regione Sicilia				**17.688,97**	13.208,00	2.888,51	0,00	0,00	772,23	**13.930,23**	8.389,32	2.623,62	0,00	1.085,19	1.705,49	947,06	1.032,00	1.779,68	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Intervento		Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A1004A	Sicurezza in galleria	INV+PF			**6.000,00**	395,69	144,16	-29,70		25,00	**390,99**	390,99					90,00	240,00	350,00	4.929,01
A1004B	Risanamento acustico	INV+PF			**10.600,00**	707,66	294,33			155,00	**862,66**	847,21				15,45	215,00	705,00	1.250,00	7.567,34
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									*
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021)	INV+PF			**133,17**	135,17	106,03	-2,00			**133,17**	133,17							**	
A1004E	Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)	INV+PF			**3.795,49**	3.569,85	3.595,47	225,64			**3.795,49**	3.583,72			152,28	59,50			**	
A1004F	Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte	INV+PF			**333,50**	58,00	21,65			20,00	**78,00**	78,00					15,00	65,00	175,50	*
A1006	Soppressione passaggi a livello	INV+PF			**7.949,75**	2.378,11	1.759,87			169,01	**2.547,12**	2.005,05	81,80	83,57		376,69	150,00	450,00	870,00	3.932,63
A1013A	Idrogeologia	INV+PF			**2.748,09**	1.098,09	691,62			110,00	**1.208,09**	1.166,67				41,42	160,00	480,00	900,00	*
A1013B	Sismica	INV+PF			**1.031,90**	296,90	99,41	-3,90			**293,00**	293,00					73,90	210,00	455,00	*
A1014	Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021)	INV+PF			**316,26**	343,70	137,97	-28,39		0,95	**316,26**	312,21				4,05			**	
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	INV+PF			**61,80**	51,80	1,47				**51,80**	51,80						10,00		

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Intervento		Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A2001B	Tecnologie per la circolazione	INV+PF			**8.688,63**	2.557,54	1.089,60			326,55	**2.884,09**	2.750,41	2,50		48,75	82,43	634,74	2.147,70	3.022,10	*
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	INV+PF			**2.327,48**	1.547,48	1.314,09				**1.547,48**	1.546,92				0,56	60,00	270,00	450,00	*
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	INV+PF			**787,28**	405,28	331,28			37,00	**442,28**	442,28					35,00	180,00	130,00	
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	INV+PF			**2.264,32**	324,32	157,85				**324,32**	288,28		18,00		18,03	200,00	800,00	940,00	
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	INV+PF			**336,95**	110,95	60,57			46,00	**156,95**	156,95					20,00	60,00	100,00	*
A2004E	Dismissione contesti di esercizio obsoleti	INV			**170,00**	170,00	124,38				**170,00**	170,00								
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	INV+PF			**162,30**	72,30	13,88				**72,30**	72,30					10,00	30,00	50,00	*
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	INV INV+PF			**3.092,51**	184,51	4,20			33,00	**217,51**	217,51					2.080,00	92,00	703,00	*
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	INV+PF			**589,41**	258,01	124,28			16,40	**274,41**	244,41				30,00	35,00	105,00	175,00	*
A2009	Security	INV+PF			**460,66**	210,66	144,13			15,00	**225,66**	219,66		6,00			30,00	80,00	125,00	*
A2010	Sistemi Informativi	INV+PF			**599,33**	269,48	162,41			30,00	**299,48**	294,09				5,39	30,97	92,91	175,97	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Intervento		Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate					CdP-I 2022-2026									
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni Riduzioni	Variazioni Rimodulaz.	Variazioni Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
A2011	Programma nazionale ERTMS	INV	›		**13.049,31**	3.712,92	571,51		-5,00	264,13	**3.972,05**	1.154,06			2.713,50	104,50	526,04	3.478,40	5.072,82	*
A1015	Cyber security	INV+PF			**339,54**	53,00	0,00				**53,00**	53,00					33,00	253,54		
A03 - Interventi idffusi per il potenziamento dell'intermodalità					**8.163,88**	3.081,23	1.202,77	-0,38	-181,28	441,29	**3.340,86**	2.406,31	12,50	123,60	707,00	91,45	830,66	2.168,00	1.824,36	0,00
P055_A	Piano integrato Stazioni	INV+PF	›		**6.830,72**	2.704,07	1.202,42	-0,38	-181,28	224,29	**2.746,71**	2.162,15	12,50	123,60	357,00	91,45	511,66	1.748,00	1.824,36	
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									
P237	City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	INV+PF	›		**1.312,00**	376,00	0,00			207,00	**583,00**	233,00			350,00		309,00	420,00		
P264	Digitalizzazione stazioni	INV+PF			**21,15**	1,15	0,35			10,00	**11,15**	11,15					10,00			
A04 - Interventi diffusi intera rete					**495,41**	355,41	83,35	0,00	0,00	0,00	**355,41**	318,71	0,00	0,00	0,00	36,70	0,00	140,00	0,00	0,00
P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	INV	›		**495,41**	355,41	83,35				**355,41**	318,71				36,70		140,00		
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali					**1.205,19**	356,73	76,57	0,00	0,00	46,46	**403,19**	320,55	0,00	30,00	26,00	26,64	222,00	280,00	300,00	0,00
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	INV+PF	›		**1.205,19**	356,73	76,57			46,46	**403,19**	320,55		30,00	26,00	26,64	222,00	280,00	300,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Intervento		Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord					**0,00**	114,86		0,00	-114,86	0,00	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A5000_4	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli - per memoria				**0,00**	114,86			-114,86		**0,00**									
A09 - Interventi diffusi intera rete					**3.419,66**	641,99	14,07	-19,80	-7,53	305,00	**919,66**	906,44	7,23	0,00	0,00	6,00	220,00	780,00	1.500,00	0,00
NA026	Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	PF			**1.419,66**	641,99	14,07	-19,80	-7,53	305,00	**919,66**	906,44	7,23			6,00	200,00	300,00		*
P265	Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile	INV+PF			**2.000,00**	0,00	0,00				**0,00**						20,00	480,00	1.500,00	*
Totale Regione Territorio Nazionale					**79.121,83**	23.461,65	12.326,92	0,00	-29,70	2.040,79	**25.335,25**	20.423,7	104,03	0,00	3.647,53	898,80	5.671,30	13.117,55	18.568,74	16.428,98

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Toscana

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 – Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 – Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A05 - Bacini Centro						**1.855,41**	1.001,60	313,95	0,00	0,00	59,81	**1.055,41**	533,61	85,00	206,90	0,00	229,91	75,00	225,00	500,00	0,00
1346 Potenziamento linea Pistoia-Lucca J91H03000190001						**487,10**	487,10	198,90				**487,10**	64,10		206,90		216,10				
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini		INV	RE	RE	X																
Upgrading tratta Montecatini-Pescia		INV	RE	RE																	
Raddoppio tratta Pescia-Lucca		INV	RE	PD																	
P101 Potenziamento linea Empoli-Siena J54H17000300001						**267,00**	267,00	12,01				**267,00**	182,00	85,00							
Raddoppio Empoli-Granaiolo		INV	RE	PD																	
Elettrificazione linea Empoli-Siena		INV	RE	PD																	
P200 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X	INV+PF				**1.101,31**	247,50	103,04	-6,00		59,81	**301,31**	287,51				13,81	75,00	225,00	500,00	*
A06 - Firenze						**3.353,51**	1.927,46	1.013,59	0,00	523,15	599,79	**3.050,40**	498,85	0,00	0,00	48,60	2.492,95	109,11	119,00	75,00	0,00
A5000_1 Nodo AV di Firenze J91C04000000008						**2.735,00**	1.612,06	895,55		523,15	599,79	**2.735,00**	242,05				2.492,95				
Nodo AV di Firenze		INV	RE	RE																	
P255 Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore J14H20001440009						**135,00**	61,00	0,00				**61,00**	15,40			45,60			74,00		
People mover Firenze Belfiore - Santa Maria Novella		PF	PFTE°	FAP																	
Fermata Circondaria		PF	RE	FAP	X																
P076 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze		INV+PF			X	**483,51**	254,40	118,04				**254,40**	241,40		10,00	3,00		109,11	45,00	75,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Toscana

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni – Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	CdP-I 2022-2026 – Stato MEF	CdP-I 2022-2026 – Stato FSC/PAC	CdP-I 2022-2026 – Stato MIT	CdP-I 2022-2026 – PNRR nuovi progetti	CdP-I 2022-2026 – Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio – 2023	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio – 2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. – 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano – > 2031
			Classe DPP	Stato attuativo																
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali					**488,00**	33,82	2,35	0,00	0,00	304,18	**338,00**	312,80	0,00	0,00	0,00	25,20	150,00	0,00	0,00	0,00
0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									
P220 J51D18000110003 J94G18000060009	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce				**488,00**	33,82	2,35			304,18	**338,00**	312,80				25,20	150,00			
	Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)		INV	RE	RE															
	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Vada via Collesalvetti		PF	RE	PD															
	Bretella di collegamento tra la linea Pisa-Vada via Collesalvetti e la linea Firenze-Pisa		PF	PD°	PD°															
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord					**4.847,12**	2.304,81	916,61	0,00	0,00	325,70	**2.303,81**	2.189,35	40,00	0,00	71,96	2,50	349,30	860,00	1.334,00	0,00
P261 J84H17001230001 J94E21002400009	Potenziamento linea Bologna-Prato	X			**515,00**	365,00	155,73			144,00	**509,00**	509,00					6,00			
	Linea Bologna-Prato-Firenze: adeguamento prestazionale (sagoma, modulo) e potenziamento tecnologico		INV	RE	RE	X														
P090	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma - per memoria	X			**0,00**	0,00					**0,00**									
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 1^ fase - per memoria	X			**0,00**	300,00			-300,00		**0,00**									

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Toscana

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa						**140,00**	6,00	0,00				**6,00**	6,00							134,00	
	Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario		PF	PFTE	FAP																	
P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	X	INV+PF			X	**4.192,12**	1.633,81	760,88		-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00		71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	
	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase		INV	n.a.	n.a.	X																
Totale Regione Toscana							**10.544,04**	5.267,69	2.246,50	0,00	0,00	1.289,48	**6.747,62**	3.534,60	125,00	206,90	120,56	2.750,57	683,41	1.204,00	1.909,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Trentino Alto Adige

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A05 - Bacini Nord est							**1.973,31**	599,62	156,48	0,00	0,00	127,99	**775,61**	633,70	109,50	0,00	14,00	18,41	276,70	225,00	696,00	0,00
P128 J14H20000970001	Elettrificazione linea Trento-Bassano						**60,00**	60,00	3,63				**60,00**	1,00	59,00							
	Elettrificazione linea Trento-Bassano		INV	RE	PD																	
P136 J94J17000040001	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo						**112,00**	85,00	2,66			27,00	**112,00**	112,00								
	Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano		INV	RE	PD	X																
P188 J94E21002450009	Raddoppio Bolzano-Merano						**200,00**	4,00	0,00				**4,00**	4,00							196,00	
	Raddoppio Bolzano-Merano		PF	PFTE	FAP																	
I172 J34G18000150001	Variante di Riga						**200,00**	190,00	5,11			10,00	**200,00**	137,00	49,00		14,00					
	PRG Bressanone e altre opere propedeutiche		INV	RE	RE																	
	Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria e fermata di Sciaves		INV	RE	PD	X																
	Fermata di Varna		INV	RE	PD																	
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	X	INV+PF				**1.401,31**	260,62	145,09		48,00	90,99	**399,61**	379,70	1,50			18,41	276,70	225,00	500,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Trentino Alto Adige

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP	Stato attuativo		CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
						Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
B09 - Direttrice Brennero-Verona-Bologna				**10.825,64**	5.929,11	1.589,47	0,00	0,00	34,10	**5.963,21**	3.863,23	0,00	315,00	930,00	854,98	0,00	2.362,43	2.500,00	0,00
A004 I41J05000020005 Galleria di base del Brennero - quota Italia				**4.397,44**	3.462,32	1.526,75				**3.462,32**	2.305,85		315,00		841,47		935,12		
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse		INV	RE	RE	**260,00**	260,00	260,00			**260,00**	101,50		45,00		113,50				
1° lotto costruttivo		INV	RE	RE	**290,99**	280,00	285,57		10,99	**290,99**	172,44				118,55				
2° lotto costruttivo		INV	RE	RE	**416,99**	375,83	361,24		41,16	**416,99**	348,77				68,22				
3° lotto costruttico		INV	RE	RE	**762,55**	791,53	485,54		-28,98	**762,55**	187,15		270,00		305,40				
4° lotto costruttivo		INV	RE	RE	**1.369,80**	1.157,07	134,40		212,73	**1.369,80**	1.155,61				214,19				
Lotti costruttivi a completamento		INV	PD	PD°	**1.297,11**	597,89	0,00		-235,90	**361,99**	340,38				21,61		935,12		
0292A J94F04000020001 Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena				**1.521,60**	1.521,60	55,76				**1.521,60**	1.508,09				13,51				
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena		INV	RE	RE^															
0292C J94F04000020001 Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano				**851,60**	8,29	0,00				**8,29**	8,29						843,31		
Circonvallazione di Bolzano		PR	PFTE	PFTE															
0337A J41C09000000005 Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento				**1.180,00**	936,90	6,96			24,10	**961,00**	31,00			930,00			219,00		
Circonvallazione di Trento		PR	RE	PFTE	X														
0337B J41C09000000006 Accesso al Brennero lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto				**375,00**	0,00	0,00			10,00	**10,00**	10,00						365,00		
Circonvallazione di Rovereto		PR	PFTE	PFTE															
I085 Accesso al Brennero lotti di completamento (fasi)	X			**2.500,00**	0,00	0,00				**0,00**								2.500,00	
Accesso al Brennero: lotti di completamento (fasi)		PF	FAP	FAP															

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Trentino Alto Adige

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord						**4.192,12**	1.633,81	760,88	0,00	-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00	0,00	71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	0,00
P224 Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	X	INV+PF				**4.192,12**	1.633,81	760,88		-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00		71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase		INV	n.a.	n.a.	X																
Totale Regione Trentino Alto Adige						**16.991,06**	8.162,54	2.506,83	0,00	0,00	343,79	**8.527,63**	6.171,29	149,50	0,00	1.015,96	875,88	620,00	3.447,43	4.396,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Umbria

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
		Classe DPP	Stato attuativo																	
A05 - Bacini Centro					**2.242,43**	402,99	145,55	0,00	0,00	166,94	**563,93**	500,21	32,00	12,91	0,00	18,81	135,50	225,00	1.318,00	0,00
0810	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola				**35,99**	35,99	35,61				**35,99**	18,08		12,91		5,00				
J11H99000000001	PRG Perugia S. Giovanni 1^ fase, Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	INV	RE	ES																
0334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio				**105,13**	58,00	6,82			47,13	**105,13**	73,13	32,00							
J47I09000040009	Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno	INV	RE	PD																
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	X			**182,00**	61,50	0,09			60,00	**121,50**	121,50					60,50			
J11B21008720008 J54H20001280009	Velocizzazione Terni-Rieti e adeguamento peso assiale Rieti-L'Aquila	INV	RE(F)	PD	X															
	Infrastrutture di terra per la produzione/stoccaggi e distribuzione di idrogeno verde	PF	PFTE°	PFTE	X															
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	X			**818,00**	0,00	0,00				**0,00**								818,00	
	Completamento Terni-Rieti-L'Aquila- Sulmona	PF	FAP°	FAP°																
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X	INV+PF		**1.101,31**	247,50	103,04	-6,00		59,81	**301,31**	287,51				13,81	75,00	225,00	500,00	*
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord					**4.192,12**	1.933,81	760,88	0,00	0,00	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00	0,00	71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	0,00
P090	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma - per memoria	X			**0,00**	0,00					**0,00**									

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Umbria

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
								Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026								
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 1^ fase - per memoria	X					**0,00**	300,00			-300,00		**0,00**									
P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	X	INV+PF			X	**4.192,12**	1.633,81	760,88		-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00		71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	
	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase		INV	n.a.	n.a.	X																
A09 - Trasversali appenniniche centro Italia							**2.895,52**	428,44	328,14	0,00	0,00	0,00	**428,44**	391,38	0,00	0,00	36,00	1,06	0,00	2.467,08	0,00	0,00
0119 J61H03000030001	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	X					**369,02**	369,02	317,28				**369,02**	367,95				1,06				
	Raddoppio tratte Spoleto-Campello, Castelplanio-Montecarotto e Fabriano-P.M.228; interventi di completamento tratta Orte-Terni		INV	RE	RE																	
0226 J61H02000090008	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni						**572,00**	23,42	10,86				**23,42**	23,42						548,58		
	Raddoppio tratta Spoleto-Terni		PR	PD	PD																	
0296 J51J05000030001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	X					**1.918,50**	0,00	0,00				**0,00**							1.918,50		
	Raddoppio tratta Foligno-Fabriano		PF	FAP°	PFTE°																	
P239 J64E21000110008	Velocizzazione tratte Orte-Falconara	X					**36,00**	36,00	0,00				**36,00**				36,00					
	Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie		PF	RE	FAP	X																
Totale Regione Umbria							**9.330,06**	2.765,24	1.234,57	0,00	0,00	348,64	**2.781,18**	2.565,94	72,00	12,91	107,96	22,37	478,80	3.552,08	2.518,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Val d'Aosta

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 – Fabbisogni 1°quinquennio 2023	Sezione 2 – Fabbisogni 1°quinquennio 2024-2026	Sez. 3 – Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A05 - Bacini Nord ovest							**1.718,59**	605,59	130,88	0,00	0,00	208,76	**814,35**	538,25	0,00	0,00	250,63	23,87	178,37	225,86	500,00	0,00
P123 J44H20001410001	Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta	X					**146,14**	146,14	1,15				**146,14**	62,54			83,60					
	Velocizzazione impianti e soppressione PL		INV	RE	PD	X																
	Elettrificazione Ivrea-Aosta		INV	RE	PD°	X																
P257	Elettrificazione Ivrea-Aosta - per memoria						**0,00**	0,00					**0,00**									
0333	Interventi linea Chivasso-Aosta - per memoria	X					**0,00**	0,00					**0,00**									
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X	INV+PF			X	**1.572,45**	459,45	129,73			208,76	**668,21**	475,71		1,60	167,03	23,87	178,37	225,86	500,00	*
Totale Regione Val d'Aosta							**1.718,59**	605,59	130,88	0,00	0,00	208,76	**814,35**	538,25	0,00	0,00	250,63	23,87	178,37	225,86	500,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Classe DPP	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
A05 - Bacini Nord est							**1.902,31**	548,62	222,97	0,00	0,00	351,99	**900,61**	792,70	89,50	0,00	0,00	18,41	276,70	225,00	500,00	0,00
P125 J14F18000010009	Elettrificazione linee Veneto						**200,00**	200,00	77,86				**200,00**	152,00	48,00							
	Elettrificazione linee Veneto Fasi: 2a Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno; 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno			INV	RE	RE	X															
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto						**261,00**	48,00	0,00		-48,00	261,00	**261,00**	261,00								
	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto			INV	RE	PD°																
I184 J24D20000010001	Potenziamento Padova-Castelfranco						**40,00**	40,00	0,02				**40,00**		40,00							
	Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere			INV	RE	AN																
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	X		INV+PF			**1.401,31**	260,62	145,09		48,00	90,99	**399,61**	379,70	1,50			18,41	276,70	225,00	500,00	*
A06 - Venezia							**233,64**	136,64	75,44	0,00	0,00	5,00	**141,64**	122,48	0,00	0,00	2,00	17,16	8,00	24,00	60,00	0,00
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia			INV+PF		X	**233,64**	136,64	75,44			5,00	**141,64**	122,48			2,00	17,16	8,00	24,00	60,00	*
A08 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti							**734,40**	425,18	11,51	0,00	0,00	50,00	**475,18**	421,73	0,00	0,00	0,00	53,45	169,00	0,00	90,23	0,00
0268 J51H03000170001	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia						**644,00**	425,00	11,35			50,00	**475,00**	421,55				53,45	169,00			
	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia			INV	RE	AN	X															
0269 J51H03000180001	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona						**90,40**	0,18	0,16				**0,18**	0,18							90,23	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona		INV	PFTE	PFTE																	
B09 - Direttrice Trasversale							**11.917,24**	8.615,68	2.141,96	0,00	0,00	100,86	**8.716,54**	7.165,39	1,50	0,00	1.422,30	28,39	2.664,70	286,00	250,00	0,00
0361 F81H91000000008 J14H20000440001	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	X					**3.530,00**	2.988,07	753,20				**2.988,07**	2.988,07					541,93			
	Tratta Brescia Est – Verona (1° e 2° lotto costruttivo)		INV	RE	RE	X	**2.599,15**	2.599,15	748,20				**2.599,15**	2.599,15								
	Nodo di Verona Ovest		INV	RE	PD		**375,85**	375,85	3,81				**375,85**	375,85								
	Quadruplicamento in uscita da Brescia (tratta Brescia-Brescia Est)		INV	PD	PD		**555,00**	13,07	1,20				**13,07**	13,07					541,93			
0362A J14D20000010001 J41E91000000009	Linea AV/AC Verona-Padova 1° lotto funzionale: Tratta Verona-bivio Vicenza						**3.139,96**	3.139,96	429,80				**3.139,96**	1.629,69		88,97	1.421,30					
	Tratta Verona-Bivio Vicenza (1° e 2° lotto costruttivo)		INV	RE	RE	X	**2.760,00**	2.760,00	425,62				**2.760,00**	1.249,73		88,97	1.421,30					
	Nodo di Verona est		INV	RE	PD		**379,96**	379,96	4,18				**379,96**	379,96								
0362B J41E91000000009	Linea AV/AC Verona-Padova 2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza						**1.650,00**	1.075,00	2,48				**1.075,00**	1.075,00					575,00			
	Attraversamento di Vicenza (tratta Bivio Vicenza-Vicenza)		PRC	RE	PD	X	**1.650,00**	1.075,00	2,48				**1.075,00**	1.075,00					575,00			
I135 J11J20000100008	Linea AV/AC Verona-Padova 3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova						**1.500,00**	25,00	0,01				**25,00**	25,00					1.475,00			
	Tratta Vicenza-Padova		PR	PD	PD°	X	**1.500,00**	25,00	0,01				**25,00**	25,00						1.475,00		
P222	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	X	INV+PF			X	**2.097,28**	1.387,65	956,46			100,86	**1.488,51**	1.447,62	1,50	10,00	1,00	28,39	72,77	286,00	250,00	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
			Classe DPP	Stato attuativo																
A09 - Direttrice Brennero-Verona-Bologna					**3.497,80**	24,70	3,47	0,00	0,00	94,62	**119,32**	118,33	0,00	0,00	0,00	0,99	878,48	0,00	2.500,00	0,00
0292B J94F04000020001	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona				**997,80**	24,70	3,47			94,62	**119,32**	118,33				0,99	878,48			
	Ingresso a Verona		PR	PD	PFTE															
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (fasi)	X			**2.500,00**	0,00	0,00				**0,00**								2.500,00	
	Accesso al Brennero: lotti di completamento (fasi)		PF	FAP	FAP															
A09 - Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine					**2.656,89**	664,10	130,48	0,00	0,00	30,00	**694,10**	678,11	0,00	0,00	6,00	9,99	528,00	335,00	1.099,80	0,00
0365A J34H16000820009	Potenziamento Venezia-Trieste lotti prioritari	X			**246,00**	246,00	8,94				**246,00**	246,00								
	Potenziamento tecnologico linea storica e rimozione limitazione peso assiale D4		INV	RE	RE	X														
0365B J21H0400020001 J34H16000820009 J61H03000110001	Potenziamento Venezia-Trieste completamento	X			**1.554,00**	31,61	25,05				**31,61**	21,62				9,99	483,00	260,00	779,40	
	Progettazioni pregresse (tratte Venezia - Ronchi dei Legionari)		INV	PFTE	PFTE															
	Progettazioni pregresse (tratte Ronchi dei Legionari - Trieste)		INV	PFTE	PFTE															
	Interventi infrastrutturali su linea storica; varianti Portugruaro-Latisana-Isonzo e Ronchi-Aurisina		INV	PD°	PD															
I131 J14H16000530009	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre				**180,00**	9,60	1,43				**9,60**	9,60							170,40	
	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre		PR	PD	PD															
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste - per memoria	X			**0,00**	0,00					**0,00**									

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
P223	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	X	INV+PF		›		**676,89**	376,89	95,05			30,00	**406,89**	400,89			6,00		45,00	75,00	150,00	
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord							**4.192,12**	1.633,81	760,88	0,00	-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00	0,00	71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	0,00
P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	X	INV+PF		›		**4.192,12**	1.633,81	760,88		-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00		71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	
	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase		INV	n.a.	n.a.	X																
Totale Regione Veneto							**25.134,40**	12.048,73	3.346,70	0,00	0,00	814,17	**12.836,20**	10.973,0	131,00	0,00	1.502,26	130,89	4.868,18	1.730,00	5.700,02	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

** Interventi oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma 2022 - 2026 parte Investimenti

APPENDICE N. 8
alla Relazione Informativa

"Quadro riepilogativo aggiornato delle opere incluse nel Programma delle Infrastrutture Strategiche"

Quadro riepilogativo aggiornato delle opere incluse nel Programma delle Infrastrutture Strategiche

CUP	Descrizione Progetto	in PNRR	Progetto Commissariato	Stato di attuazione				Note
				conclusi	in corso di realizzazione	in progettazione (esecutiva, definitiva, preliminare o studio di fattibilità)	in progettazione già sottoposti o ancora da sottoporre al CIPESS	
I41J05000020005	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	NO	SI		x			
J41C07000000001	Linea AV/AC Milano - Verona: Tratta Treviglio - Brescia	NO	NO	in esercizio opera principale il 02/12/2016, in via di completamento le opere accessorie				
J31H03000530001	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	NO	NO	In esercizio opera principale il 30/11/2017, - opere di completamento – Collaudo Tecnico Amministrativo eseguito il 15/10/2019 e approvato in data 17/12/2019; - opere tecnologiche - Collaudo Tecnico Amministrativo eseguito 24/11/2020				CONCLUSO
J71H92000030008	Raddoppio Bari-Taranto: tratta S.Andrea-Bitetto	NO	NO	in esercizio opera il 26/07/2020, in via di completamento le opere accessorie				
J61H03000100001	Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	NO	NO	in esercizio opera principale il 09/12/2018, in via di completamento le opere accessorie				
F81H91000000008	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia-Verona	SI, fase	SI (*)		Tratta Brescia Est - Verona (1^LF)	Quadruplicamento in uscita da Brescia Est (2^LF)	PD 1 ^ LF approvato dal CIPE	Lavori in corso sul 1^ Lotto Funzionale Brescia Est- Verona. In corso di redazione la Progettazione Definitiva per il 2^LF Quadruplicamento in uscita Est da Brescia.
J41E91000000009	Tratta AV/AC MI-VE: subtratta Verona-Vicenza	SI, fase	SI (*)		Tratta Verona - Bivio Vicenza (1^LF)	Attraversamento di Vicenza (2^LF)	PD 1 ^ LF approvato dal CIPE	Lavori in corso sul 1 ^ lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza. In corso le attività propedeutiche all'avvio dell'iter approvativo della Progettazione definitiva del 2^LF Attraversamento di vicenza
J11J20000100008	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova	NO	SI (*)			x	PP Approvato dal CIPE per tratto Grisignano Z.-Padova	Progettazione definitiva in corso di redazione
J14H20000440001	Nodo AV/AC di Verona Ingresso ovest	NO	SI (*)			x	PP approvato dal CIPE	Iter approvativo sulla PD in corso
J14D20000010001	Nodo AV/AC di Verona Ingresso est	NO	SI (*)			x	PP approvato dal CIPE	In corso le attività propedeutiche all'avvio dell'iter approvativo della Progettazione definitiva
J94F04000020001	Raddoppio Fortezza-Verona	NO	SI (*)		Lotto1 Fortezza - Ponte Gardena Progettazione Esecutiva a cura Appaltatore	Lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano Lotto 4 - Ingresso a Verona	per Lotto 1 e sub lotto funzionale al lotto 1 esiste delibera CIPE	Il DL 77/2021 ha inserito gli interventi in allegato IV. Il Lotto 1 è in fase di realizzazione ed è stato autorizzato secondo le procedure delle Infrastrutture Strategiche. Gli altri lotti seguiranno le procedure dell'art. 44 del DL 77/2021.
J41C09000000005	Circonvallazione di Trento	SI, fase	SI (*)			x	x	Il DL 77/2021 ha inserito il progetto in Allegato IV. Attualmente è in corso l'iter autorizzativo secondo le procedure dell'art. 44 del DL 77/2021
F81H92000000008	Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi	SI	SI		x			
J71H02000110008	Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole (fase)	SI	SI		x			
J71J04000000008	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale	NO	SI (*)			PD ultimata	avvio iter approvativo sul PD da avviare	- in data 23/12/2021 è stata emessa la DGR per il rinnovo dell'intesa Stato – Regione sulla localizzazione dell'opera (art. 165 comma 5 secondo e terzo periodo, D. Lgs. 163/2006) - resta condizionata dalla disponibilità del finanziamento, l'emissione della delibera a cura RFI di Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio (art. 165 comma 7-bis D. Lgs. 163/2006, in forza del comma 27-novies dell'art. 216 del D. Lgs. 50/2016)
J11H03000130001	Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	NO	NO			Il MATTM ha concluso la procedura di VIA con esito positivo solo per la parte inerente il raddoppio della linea e sfavorevole per la realizzazione della nuova SSE di Oleggio nonché per il terminal dell'autostrada viaggiante. Su richiesta del MIMS è in corso ABC	PP nel 2003 è stato inviato al MIMS e ad oggi non è stato approvato dal CIPESS.	non ha copertura finanziaria per la parte realizzativa
J31H96000070008	Raddoppio Milano-Mortara (raddoppio tratta Albairate/Vermezzo (ex Cascina Bruciata)-Parona-Mortara)	SI, fase	NO			x		ha copertura finanziaria per la fase realizzativa solo per una tratta
J31J05000010001	Linea Gallarate-Rho	SI, fase	SI (*)			Progettazione Definitiva ultimata	in corso iter MITE	in corso l'iter autorizzativo in corso integrazioni SIA a seguito richieste del MITE
J31J05000020001	Accessibilità da Nord a Malpensa	NO	NO			Esiste un PP approvato per una 1°fase da Regione Lombardia, la 2°fase non approvata è stata utilizzata da Ferrovie Nord per lo sviluppo del Collegamento T2-Gallarate. Non in progettazione. Da compatibilizzare con interventi da parte di Ferrovienord		non ha copertura finanziaria per la parte realizzativa
J11H03000030008	Linea Torino - Bussoleno	NO	SI (*)			Sono oggi in corso approfondimenti con i Comuni coinvolti dall'opera ed il Commissario di Governo nominato ai fini di avviare la progettazione definitiva		
J31H03000520001	Quadruplicamento linea Chiasso-Monza	NO	NO			PP approvato da Regione Lombardia attualmente non in progettazione, non risulta andato al CIPESS		non ha copertura finanziaria per la parte realizzativa
J31H03000210008	Potenziamento tratta Bergamo - Seregno	NO	NO			VIA approvata sul PP . PD sviluppato solo in parte, lettera di incarico con ITF chiusa attualmente non in progettazione		non ha copertura finanziaria per la parte realizzativa
J51H03000170001	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	SI	SI (*)			PD Ultimata	Il CIPESS con Delibera n. 56/2021 ha approvato il PD	
J51H03000180001	Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona	NO	NO			Il PP a marzo 2003 è stato inviato al MIMS e ha avuto un parere positivo VIA dalla Regione Veneto. Allo stato attuale non risulta approvato dal CIPESS		non ha copertura finanziaria per la parte realizzativa
J81H02000000001	Raddoppio Berceto-Chiesaccia e Parma-Fornovo	NO	SI (*)			x		Parma Vicofertile - consegnata PD. Per la 2^fase deve essere avviata la progettazione.
J11H03000150001	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa	NO	NO		Gli interventi relativi alla tratta Bicocca-Augusta	Gli interventi relativi alla tratta Augusta-Targia		Gli interventi relativi alla tratta Augusta-Targia non hanno copertura finanziaria per la parte realizzativa
J11H03000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania	SI, fase	SI (*)		Bicocca-Catenanuova (Lotto 6)	Catenanuova-Dittaino (Lotto 5) Dittaino-Enna N. (Lotto 4b) Enna N.-Caltanissetta (Lotto 4a) Caltanissetta-Lercara (Lotto 3) Lercara-Fiumetorto (Lotto 1+2)		Il DL 77/2021 ha inserito il progetto in allegato IV. Per Lotti 1+2, 3 e 4a sono in corso le procedure autorizzative secondo l'art. 44 del DL 77/2021. I Lotti 4b e 5 sono stati approvati dal Commissario secondo le procedure ordinarie. L'unico Lotto approvato nell'ambito delle Infrastrutture Strategiche è il Lotto 6 in corso di realizzazione
J11H02000070008	Itinerario Messina-Catania: completamento del raddoppio (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)	NO	SI (*)		x			La tratta Giampilieri Fiumefreddo è stata approvata secondo le procedure ordinarie
J71H92000000007	Raddoppio della Pescara-Bari: tratta Termoli-Lesina	SI, fase	SI (*)		Ripalta-Lesina (Lotto 1)	Termoli-Ripalta (Lotto 2+3) (gara avviata)		
J31J05000030011	Nodo di Falconara	SI, fase	SI (*)		variante di tracciato di Falconara	PFTE Stazione Montemarciano		Il progetto si compone di due sottoprogetti: la Stazione di Montemarciano e la Variante di Falconara che si trovano in stati di attuazione differenti.
J61H02000090008	Raddoppio Spoleto-Terni	NO	SI (*)			x		

CUP	Descrizione Progetto	in PNRR	Progetto Commissariato	Stato di attuazione				Note
				conclusi	in corso di realizzazione	in progettazione (esecutiva, definitiva, preliminare o studio di fattibilità)	in progettazione già sottoposti o ancora da sottoporre al CIPESS	
J21J05000000001	Raddoppio PM 228 - Castelplanio (con by-pass di Albacina)	SI, fase	SI (*)			x		Il DL 77/2021 ha inserito gli interventi in allegato IV. Pertanto le procedure autorizzative sono state avviate secondo l'art. 44 L'intervento è stato suddiviso in 3 lotti funzionali: - Lotto 1: PM228 - Genga - Lotto 2: Genga - Serra S. Quirico + by pass Albacina - Lotto 3: Serra S. Quirico - Castelplanio L2: In iter autorizzativo L1 e L3: In progettazione
J31J05000030001	Raddoppio Foligno-Fabriano	NO	SI (*)			x		Progettazione non ancora avviata
J31H03000180008	Realizzazione Gronda Merci di Roma	NO	SI (*)			x		Le procedure autorizzative saranno avviate secondo il regime ordinario
J11H03000140008	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania Centrale e Catania Acquicella	SI, fase	SI (*)			x		
J11C09000000009	Nodo di Bari: Bari Nord (interramento tratta S.Spirito-Palese) e Bari Sud (variante Bari C.le-Bari Torre a Mare)	SI, fase	SI		Le opere su Bari Sud (variante Bari C.le-Bari Torre a Mare)	Le opere su Nodo di Bari: Bari Nord (interramento tratta S.Spirito-Palese)		Nodo di Bari: Bari Nord (interramento tratta S.Spirito-Palese): in corso CdS a cura MIMS. Il progetto è di imminente nuovo commissariamento
J41H01000080008	Itinerario Napoli-Bari: Velocizzazione e raddoppio Cancello Benevento - Bretella di Foggia	SI	SI (*)		x			
J77I04000000009	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Apice-Orsara	SI, fase	SI (*)		x			
J61H94000000011	Interventi sulla linea Cancello-Napoli per integrazione con la linea AV/AC	SI	SI (*)		x			

(*) DPCM 16 aprile 2021 o DPCM 6 agosto 2021

PROGETTI DA ELIMINARE DALL'ELENCO DELLE INFRASTRUTTURE incluse nel Programma delle Infrastrutture Strategiche

CUP	NPP	Descrizione Progetto	Commissariato (DPCM 16 aprile 2021 o DPCM 6 agosto 2021)	Note	Numero progressivo
J31H96000000031	0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti (tratta funzionale Passo Corese – Osteria Nuova)	NO	Attualmente sospeso per mancanza fondi. E' stata eseguita la procedura VIA sul preliminare ed il PD è stato approvato dal CIPE nel 2006. Essendo trascorsi oltre 5 anni dall'approvazione del PD senza l'avvio della realizzazione, non si effettuerà iter autorizzativo di legge di obiettivo per questo progetto	1
J31H03000510001	0265	Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Laveno-Luino	NO	Progetto stralciato dal CdP.Progetto Preliminare anno 2003. Attualmente non in progettazione	2
J61H03000110001	0262	Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste (Tratta Ronchi-Trieste)	NO	soluzione progettuale superata dai progetti commissariati con il DPCM del 16/04/2021	3
J21H04000220001	0291	Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste (tratta Venezia-Ronchi)	NO	soluzione progettuale superata dai progetti commissariati con il DPCM del 16/04/2021	4
J61H02000100008	0274	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	NO	soluzione progettuale superata dai progetti commissariati con il DPCM del 16/04/2021	5
J61H03000190001	0282	Nuova Linea AV/AC Battipaglia – Reggio Calabria: variante Ogliastro - Sapri	NO	soluzione progettuale superata dai progetti commissariati con il DPCM del 16/04/2021	6

Nota. Si precisa che l'eliminazione degli investimenti contraddistinti dai CUP indicati sopra non deve essere interpretata come l'eliminazione delle esigenze di intervento ad esse sottese.
Si tratta di soluzioni progettuali ormai superate che sono state sostituite da altre progettazioni sviluppate nell'ambito di CUP differenti. In molti casi questa sostituzione ha già trovato formalizzazione nei DPCM del 16/04/2021 e del 6/08/2021 di nomina di specifici Commissari. Oppure si tratta di soluzioni progettuali per le quali sono trascorsi oltre 5 anni dall'approvazione da parte del CIPESS del Progetto Definitivo, senza che sia stata attivata la realizzazione dell'opera.

Appendice n. 9: Elenco opere inserite nel PIANO NAZIONALE RIPRESA E RESILIENZA (PNRR) Missione 3 Componente 1

Missione 3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile

Componente 1 - INVESTIMENTI SULLA RETE FERROVIARIA

importi in milioni di euro

Anagrafica e riferimenti CdP				PNRR - M3C1 nuova articolazione			
				Totale per asse (Risorse di soli fondi PNRR)	di cui in CdP-I MIT-RFI (comprende interventi su linee regionali che saranno trasferite in IFN al termine dei lavori)		di cui Extra CdP-I MIT-RFI
Misura	Intervento	Rif. CdP	CUP di riferimento		di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti	di cui Nuovi progetti
1.1 (NA-BA)	Napoli-Cancello	0284	J61H94000000011				
1.1 (NA-BA)	Cancello-Frasso	0279A	J41H01000080008				
1.1 (NA-BA)	Frasso-Telese	0279B	J41H01000080008	**1.400,00**	1.400,00		
1.1 (NA-BA)	Telese-Vitulano	0279B	J41H01000080008				
1.1 (NA-BA)	Apice-Hirpinia	0281	J77I04000000009				
1.1 (NA-BA)	Orsara-Bovino	0099B	J41H92000000008				
1.1 (PA-CT)	1^ macrofase Lotto 3 Caltanissetta Xirbi-Lercara	0275A	J11H03000180001				
1.1 (PA-CT)	1^ macrofase Lotto 4a Enna-Caltannissetta Xirbi	0275A	J11H03000180001				
1.1 (PA-CT)	1^ macrofase Lotto 4b Dittaino-Enna	0275A	J11H03000180001	**1.440,00**	1.123,13	316,87	
1.1 (PA-CT)	1^ macrofase Lotto 5 Catenanuova-Dittaino	0275A	J11H03000180001				
1.1 (PA-CT)	1^ macrofase Lotto 6 Bicocca-Catenanuova	0275A	J11H03000180001				
1.1 (SA-RC)	Lotto prioritario (Battipaglia-Romagnano)	I107A	J71J20000110008	**1.800,00**		1.800,00	
1.1	Alta Velocità al Sud			**4.640,00**	2.523,13	2.116,87	
1.2 (BS-PD)	Brescia-Verona	0361	F81H91000000008	**3.670,00**	2.248,70	1.421,30	
1.2 (BS-PD)	Verona-Bivio Vicenza	0362A	J41E91000000009				
1.2 (GE-MI)	Nodo di Genova e terzo valico dei Giovi	P234	J71H02000110008 F81H92000000008 J34H17000130001	**3.970,14**	3.970,14		
1.2 (GE-MI)	Potenziamento Milano-Pavia 1^ fase	0335	J47I09000030009				
1.2 (GE-MI)	Potenziamento Rho-Gallarate 1^ fase	0294	J31J05000010001				
1.2 (BR-VR)	Lotto prioritario: circonvallazione di Trento	0337	J41C09000000005	**930,00**		930,00	
1.2	Alta Velocità al Nord			**8.570,14**	6.218,84	2.351,30	
1.3 (RM-AN)	PM 228 - Castelplanio con shunt di Albacina - Lotto prioritario	0298	J21J05000000001				
1.3 (RM-AN)	Raddoppio PM228-Albacina	I175	J44D20000060009	**510,00**		510,00	
1.3 (RM-AN)	Velocizzazione tratte Orte-Falconara	P239	J64E21000110008				
1.3 (RM-PE)	Potenziamento Roma-Pescara - Lotti prioritari	P240A	J84E21001320008	**620,17**		620,17	
1.3 (SA-TA)	Velocizzazione Battipaglia-Potenza	P126	J64H17000230001	**450,00**	20,00	430,00	
1.3 (SA-TA)	Lotto prioritario tratta Potenza-Metaponto	P238	J94E21000070009				
1.3	Diagonali			**1.580,17**	20,00	1.560,17	
1.4	Sviluppo tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)	A2011	J56J16000460001 J87I07000000001 J87I10000920001 J87I09000000001 J96C17000000001 J44H14000090005 J54E21003620001 J74E21001450001 J54E21003590001 J34E21001820001 J54E21003610001 J54E21003600001 J64E21001610001 J64E21001620001 J24E21001480001 J24E21001490001 J56H18000100009 J56E20000080009	**2.970,00**	270,00	2.700,00	
1.4	Sviluppo tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)			**2.970,00**	270,00	2.700,00	
1.5	Ripristino e ammodernamento Caltagirone - Gela	P232	J64G18000140001				
1.5	PRG di Bergamo (1^fase) e stazione di Bergamo	P198	J14E21003970001 J14J22000080001				
1.5	Elettrificazione Palermo - Trapani via Milo	P236 I162	J64C20002310001 J44H17000670001				
1.5	Upgrading linea Ovada	P198	J94J22000320001				
1.5	Completamento fermate SFM Torino (Orbassano-S.Luigi, S.Paolo, Borgata Quaglia-Le Gru, Ferriera-Buttigliera, Dora, Zappata)	P216	J74J17000010001				
1.5	Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore	P255	J14H20001440009				
1.5	Elettrificazione Como - Molteno - Lecco	P198	J84E21002910001				
1.5	Elettrificazione Civitanova – Macerata – Albacina	P147	J94J18000010001				
1.5	Upgrading linea Pontremolese (variante galleria Bastardo)	P198	J84E21003810001				
1.5	Upgrade linea storica Trieste - Divaca	1604A	J71C10000030007				
1.5	Variante di Riga (collegamento diretto linea Brennero - linea Pusteria)	I172	J34G18000150001				
1.5	1^ fase: nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	1940	J54H17000130009				
1.5	Raddoppio Ogliastrillo-Castelbuono	0336	J57I09000060007				
1.5	Nodo di Bari Sud	0332A	J11C09000000009				
1.5	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	0268	J51H03000170001				
1.5	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	1346	J91H03000190001				
1.5	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase	0366A	J64H17000140001				
1.5	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	I137	J81D19000000009				
1.5	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	P129	J44C14000020002				
1.5	Raddoppio Adriatica: Ripalta-Lesina	0142B	J71H92000000007				
1.5	Nodo di Bolzano: Galleria del Virgolo	P136	J94J17000040001				

Anagrafica e riferimenti CdP				PNRR - M3C1 nuova articolazione			
				Totale per asse (Risorse di soli fondi PNRR)	di cui in CdP-I MIT-RFI (comprende interventi su linee regionali che saranno trasferite in IFN al termine dei lavori)		di cui Extra CdP-I MIT-RFI
Misura	Intervento	Rif. CdP	CUP di riferimento		di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti	di cui Nuovi progetti
1.5	Potenziamento Bologna-Rimini	P225	J44C20002260001				
1.5	Upgrading linea Adriatica	P225 I071	J34E21001360001 J46E19000130001 J24E22000170001 J64H14000450001				
1.5	Potenziamento tecnologico del nodo di Roma	P053	J77I11000000009 J31H03000150008				
1.5	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	0260	J31H03000190001				
1.5	Nodo Pigneto	1483	J37I06000070001				
1.5	Raddoppio Campoleone-Aprilia	0359	J77I12000010008				
1.5	Potenziamento tecnologico impianti nodo di Milano e linee afferenti	P054	J44H20001400009 J24H16000490001 J54H16001170001 J46E19000210001				
1.5	Elettrificazione linee Veneto	P125	J14F18000010009 J14H17000180001				
1.5	Velocizzazione Genova-Torino 1^ fase	P131	J94H17000340009				
1.5	Velocizzazione Milano – Genova	P133	J84H17000480001				
1.5	Potenziamento tecnologico nodo di Torino e linee afferenti	P080 P175	J74H17000140001 J84E21004550001				
1.5	Linea Veloce P.Nuova-P.Susa	P217	J74H17000590001	**2.970,42**	2.172,24	798,18	
1.5	Potenziamento Linea Fossano-Cuneo	1357	J11H03000100001				
1.5	Nodo di Falconara (Variante Falconara e fermata Montemarciano)	0297A 0297B	J31J05000030011				
1.5	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Aosta	P123	J44H20001410001 J19G01000000001				
1.5	Ammodernamento rete sarda - upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano, potenziamento e interventi per la messa in sicurezza	P083	J74H16000590001 J77B16000290001				
1.5	Porto di Trieste: interventi ferroviari per il potenziamento della stazione Trieste Campo Marzio	I008	J74C19000030001 J74H16000230001				
1.5	Porto di Ravenna	P142	J74H17000420001				
1.5	Potenziamento tecnologico Brennero-Verona	P224	J64C19000290009				
1.5	PRG Brescia Scalo	P256	J84C19000370009				
1.5	Sviluppo e potenziamento dei posti centrali 1^ Fase	A2001B	J86G21006210001				
1.5	Potenziamento tecnologico linea AV Roma - Napoli	P224	J16E20000000001				
1.5	ACC Vado Ligure	P252	J44D20000050009				
1.5	Upgrading tecnologico Bologna-Padova	P223	J54H14000530001 J54H16001160001				
1.5	Potenziamento tecnologico nodo di Firenze 2^ fase (ACC-M nodo e ERTMS HD)	P076	J67I11000230001				
1.5	Potenziamento tecnologico linee Roma-Firenze LL e DD	P090	J44H17000110001				
1.5	Raddoppio Adriatica: PRG e ACC Foggia	0142A	J71H92000000007				
1.5	Completamento potenziamento tecnologico Venezia Mestre – Venezia S. Lucia	P075	J14H17000600001 J14B13000240001				
1.5	Potenziamento tecnologico Campoleone-Formia	P224	J49B12000060001 J14G18000190001				
1.5	Upgrading sistema di distanziamento linea Bologna-Verona	P224	J54H17000210001				
1.5	Adeguamento prestazionale e potenziamento tecnologico linea Bologna – Prato	P261	J84H17001230001 J94E21002400009				
1.5	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso (1^ fase)	P141	J14F18000000001				
1.5	Completamento adeguamento sagoma linee tirrenica e Cassino	P224	J47F19000250001				
1.5	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	0286A	J64G18000130009				
1.5	Potenziamento tecnologico Torino-Padova	P222	J47I09000010001 J64H17000220001				
1.5	Nuova fermata di Catania Aeroporto Fontanarossa, prima fase	I139	J34H17000230001				
1.5	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	P210A	J54H20001280009				
1.5	Infrastrutturazione nuovo terminale intermodali di Milano Smistamento (attrezzaggi tecnologici e altri interventi RFI)	P173	J84H14001330001				
1.5	Potenziamento tecnologico e infrastrutturale linea Genova-Ventimiglia	P222	J34H16000350001				
1.5	Potenziamento tecnologico Genova - La Spezia	P222	J34F18000010009				
1.5	Potenziamento tecnologico linea Venezia - Trieste (tratta Mestre - Ronchi Sud)	0365A	J34H16000620009				
1.5	Potenziamento principali nodi metropolitani e direttrici			**2.970,42**	2.172,24	798,18	
1.6	Linea Rosarno-S. Ferdinando: Adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	P258	J44E21002660001			60,00	
1.6	Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	P259	J37H21005980001			40,11	
1.6	FCU: interventi infrastrutturali e tecnologici sull'intera rete						163,00
1.6	GTT: Potenziamento ed ammodernamento intera rete						140,50
1.6	EAV: Potenziamento ed ammodernamento della linea Cancello-Benevento			**936,00**			109,00
1.6	FSE: Potenziamento linea Bari-Taranto, realizzazione hub e riqualificazione stazioni, Completamento attrezzaggio SCMT/ERTMS						382,30
1.6	FUC: interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea Udine-Cividale						41,09
1.6	Potenziamento e upgrading linee regionali (gestione RFI)			**936,00**	0,00	100,11	835,89

Anagrafica e riferimenti CdP				PNRR - M3C1 nuova articolazione			
				Totale per asse (Risorse di soli fondi PNRR)	di cui in CdP-I MIT-RFI (comprende interventi su linee regionali che saranno trasferite in IFN al termine dei lavori)		di cui Extra CdP-I MIT-RFI
Misura	Intervento	Rif. CdP	CUP di riferimento		di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti	di cui Nuovi progetti
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud	A1004E P194 P201 P224 P225	J97G20000070001 J67G20000000001 J27H21000680001 J84C20001910001 J97J18000360001 J66J17000390001 J24C20002580001				
1.7	Raddoppio Albairate-Abbiategrasso	0049A	J31H96000070008				
1.7	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase	I178A	J84H17000930009				
1.7	(Roma) Venafro - Campobasso - Termoli	P246	J14E22000020001				
1.7	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso (2^ fase)	P141	J14F18000000001				
1.7	Completamento collegamento Salerno Arechi-Aeroporto Pontecagnano	I177	J44G19000010001				
1.7	Velocizzazione Pescara-Foggia-Brindisi	P225	J44E22002770001 J44E22002780009				
1.7	Potenziamento collegamenti bacino di Augusta	P253	J51B21001950006				
1.7	Bari Lamasinata 1^ fase	P174	J37I12000160006				
1.7	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	1674	J19B12000040001				
1.7	Elettrificazione Barletta - Canosa	I170	J54F18000010009	**2.400,00**		2.325,00	
1.7	Nodo intermodale di Brindisi	P178	J54G18000140001				
1.7	Collegamento aeroporto di Brindisi	P227	J31D19000000001				
1.7	Potenziamento collegamenti Taranto	0417	J71H02000120008				
1.7	Sottopasso Stazione di Taranto	P055_A	J54E22000340001				
1.7	Tecnologie Taranto-Brindisi	A2001B	J56J16000460001				
1.7	Completamento Ferrrandina-Matera	0136	J81H92000020001				
1.7	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido	P245 A2001B	J57D17000040001 J57D17000030001 J56C17000030001 J19G01000000001 J37I12000110001 J54J22000200001				
1.7	Nodo di Catania - allungamento pista	0270	J11H03000140008				
1.7	Palermo - Agrigento - Porto Empedocle	P247	J64E22000010001				
1.7	Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi	P250	J61B21003450001				
1.7	Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	P249	J31B21002470001				
1.7	Raddoppio Decimomannu-Villamassargia 1^ fase	P248	J74E21000940009				
1.7	Collegamento ferroviario porto di Augusta						75,00
1.7	Upgrading, elettrificazione e resilienza ferrovie al sud (*)			**2.400,00**	0,00	2.325,00	75,00
1.8	Hub urbani e linee metropolitane per lo sviluppo della mobilità	P237	J31B21003960001				
1.8	Riqualificazione funzionale, miglioramento accessibilità e intermodalità stazioni del sud	P055_A	J64E21002290008	**700,00**		700,00	
1.8	Upgrading stazioni sud			**700,00**	0,00	700,00	0,00
Totale	**di cui progetti in essere / nuovi progetti**			**24.766,73**	**11.204,21**	**12.651,63**	**910,89**
					11.204,21	**13.562,52**	
	di cui in CdP-I MIT-RFI / Extra CdP-I MIT-RFI				**23.855,84**		**910,89**

(*) Interventi localizzati prevalentemente nelle regioni del Sud in coerenza con i vincoli previsti dalla specifica fonte di finanziamento FSC indicata dal Decreto MEF 6 agosto 2021 (85% Sud e 15% Nord centro) che assegna alle singole amministrazioni titolari degli interventi le risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Contratto di Programma 2022-2026 Parte investimenti

APPENDICE N. 10 alla Relazione Informativa

"Progetti di fattibilità tecnico economica e studi di fattibilità"

Appendice 10 – PFTE e Studi di fattibilità

Nota metodologica

Il nuovo codice degli appalti e la successiva normativa hanno ridefinito i livelli di approfondimento progettuale eliminando il progetto preliminare ed introducendo il progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE).

Il PFTE ha lo scopo di verificare la fattibilità tecnica dell'opera ed individuare, tra più soluzioni, quella preferibile, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire, coerentemente con le linee guida e le strategie adottate a livello europeo che promuovono una visione integrata dello sviluppo ricercando un equilibrio sinergico tra dimensioni economiche, sociali e ambientali e gli aspetti di natura tecnico-realizzativa. I documenti di pianificazione strategica nazionali (Allegati infrastrutture al DEF e PNRR) promuovono, coerentemente con questi presupposti, il disegno di un approccio nuovo rispetto alla progettazione di un'infrastruttura, mettendo al centro la sostenibilità e l'innovazione in tutte le sue principali accezioni, nel tentativo di conseguire un punto di equilibrio tra territorio, imprese, committenza pubblica e istituzioni autorizzative.

Il documento recentemente emanato dal MIMS a seguito dell'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (29 luglio 2021) *"Linee Guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC"* coglie appieno la sfida di individuare quelle progettualità che dal punto di vista tecnico e qualitativo possano soddisfare questi criteri, anche indirizzando le Stazioni Appaltanti a selezionare i propri operatori economici in modo tale da favorire sostenibilità e innovazione, e al tempo stesso rendere più efficiente il processo approvativo, anche attraverso mirati strumenti di semplificazione; il conseguente dibattito pubblico di confronto con gli stakeholder e i territori potrà basarsi su un livello di conoscenza dell'opera e dei suoi impatti approfondito, diventando così più produttivo ed efficiente.

Nel quadro dell'innovazione normativa e procedurale introdotta dalle riforme del PNRR, le suddette Linee Guida sono volte a definire il contenuto essenziale dei documenti, degli eventuali modelli informativi digitali e degli elaborati occorrenti alle Stazioni Appaltanti per l'affidamento sulla base del PFTE, con riferimento a quanto disciplinato dall'articolo 23, commi 5 e 6 del Codice dei Contratti (D. Lgs. n. 50/2016 e ss. mm. e ii., di seguito "Codice"), nonché dalle disposizioni di semplificazione e accelerazione introdotte dal DL 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108.

In questa rinnovata cornice metodologica e concettuale, nella prima fase del PFTE dovrà essere evidenziato il quadro esigenziale relativo ai fabbisogni del contesto economico e sociale e ai correlati obiettivi e indicatori di prestazione. Sulla base del quadro esigenziale, il Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) deve sviluppare un confronto comparato tra alternative progettuali che perseguono gli obiettivi pianificati.

I principali strumenti metodologici a supporto dell'analisi tra le alternative sono l'analisi costi-benefici (ACB), l'analisi ambientale (che segue i principi del DNSH) e l'analisi di impatto socioeconomico e occupazionale, che "simula" la fase di cantiere e i settori "mobilitati" dall'investimento infrastrutturale.

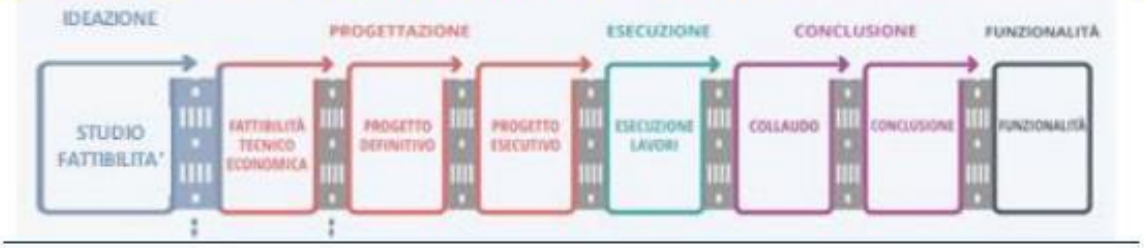
Per la redazione del DOCFAP si farà riferimento alle:

- "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" di competenza del Ministero (DM n.300/2017), adottate in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. del 29 dicembre 2011, n. 228;
- "Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche – settore ferroviario" emanate dal MIMS con DM del 7 dicembre 2021, n.496.

Al quadro dei livelli di approfondimento progettuale previsti dalla vigente normativa occorre aggiungere un ulteriore stadio di analisi preliminare dell'esigenza di investimento, definita nel Contratto di Programma Investimenti tra il MIT e RFI. Viene definito Studio di fattibilità o Analisi di pre-fattibilità, la fase iniziale dello studio di un investimento in cui vengono individuati gli obiettivi prestazionali da perseguire, analizzato il contesto dell'offerta di trasporto e prospettati, in caso di effettiva necessità, possibili interventi da approfondire nell'ambito di specifici progetti di fattibilità.

Nel complesso le fasi che costituiscono la progettazione e l'attuazione di un investimento risultano essere schematizzate nella figura seguente.

FIGURA III.3.17: ITER DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE



Il finanziamento degli studi di fattibilità

Coerentemente con le nuove linee metodologiche e con quanto già previsto nell'Appendice 10 "Studi di fattibilità in corso" del Contratto di Programma RFI – parte investimenti 2017–2021, emerge la necessità di definire un Piano degli studi di pre-fattibilità e delle progettazioni di fattibilità per il prossimo ciclo programmatorio 2022-2026.

Nell'ambito del Contratto di Programma parte Investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) è stato istituito apposito "Fondo progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia" (rif. NA026) per il finanziamento delle analisi di pre-fattibilità e dei primi step dei progetti di fattibilità tecnico-economica dei nuovi interventi di sviluppo infrastrutturale.

Gli studi di fattibilità e i PFTE derivano da esigenze che emergono su diversi tavoli:

A. interventi indicati dalle Commissioni parlamentari di Camera e Senato in sede di approvazione del Contratto di Programma parte Investimenti e dei relativi aggiornamenti annuali;

B. opere segnalate dagli stakeholders (Regioni, Province autonome, Imprese Ferroviarie, …) nei seguenti ambiti:

- processo di approvazione degli aggiornamenti annuali del Contratto di Programma ai sensi del art.15 comma 2 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015;

- Tavolo tecnico di ascolto ai sensi del paragrafo 2.6 (ex 3.8) del Prospetto Informativo Rete 2022
- Specifici protocolli d'intesa e accordi con EE.LL. e Terzi

C. opere ed ulteriori interventi di sviluppo infrastrutturale individuate dal Gestore: esigenze commerciali, efficientamento dei processi industriali, raccomandazioni/prescrizioni DIGIFEMA/ANSFISA e altre evoluzioni della normativa di settore, richieste del MIT, ecc…;

D. interventi richiesti da specifici provvedimenti di legge.

Tutte le richieste formulate dai vari stakeholder sono oggetto di un'apposita valutazione che ne determina la fattibilità tecnica e economica, la sistematizza nel caso di esigenze collegate e provvede ad associare la relativa priorità di progettazione.

Il modello adottato per la sistematizzazione, la selezione e la messa in priorità delle esigenze prevede preliminarmente che ciascun intervento venga catalogato secondo una classe tassonomica standard (e.g. "Elettrificazione linea"; "Potenziamento scali merci"; etc.) che ne definisce la tipologia.

Successivamente, il modello confronta interventi tipologicamente simili ed attribuisce a ciascuno un punteggio di priorità di approfondimento in funzione di parametri atti a definire la strategicità della proposta per il sistema ferroviario e per la collettività nonché la fattibilità tecnica.

Per le categorie di intervento maggiormente impattanti sulla domanda di trasporto, alla definizione della strategicità seguono studi trasportistici e valutazioni costi e benefici.

La valorizzazione dei parametri di strategicità e di fattibilità tecnica è funzione delle informazioni associate alla richiesta.

In fase di compilazione del quadro informativo cui si inserisce l'esigenza si tiene conto anche di quanto stipulato negli Accordi Quadro con le Regioni per l'allocazione della capacità, di accordi territoriali sottoscritti e delle previsioni nei piani per la mobilità.

In ragione di ciò, è possibile che proposte di investimento formulate in modo generico non risultino da approfondire prioritariamente o anche sospese nella valutazione.

Il modello costituisce uno strumento dinamico i cui risultati possono essere aggiornati in regione dell'acquisizione di nuovi dati utili, per cui le valutazioni sono puntualmente aggiornate.

Sulla base delle indicazioni di priorità definite dal modello, il G.I., d'intesa con il MIT, procede con i dovuti approfondimenti tecnici ed economici utilizzando i finanziamenti previsti per gli studi e le progettazioni che sono previsti nell'ambito del Contratto di Programma – Parte Investimenti MIT/RFI.

L'elenco degli studi di fattibilità e dei PFTE da realizzare nel prossimo quinquennio, sarà rivisitato annualmente in occasione degli aggiornamenti annuali del CdP-Investimenti ed in occasione dell'aggiornamento del DSMF.

Nell'Appendice 10 al Contratto di Programma parte Investimenti "Progetti di fattibilità tecnico economica e Studi di fattibilità" si riportano le esigenze di investimento proposte nell'ambito dei processi di programmazione di seguito descritti:

- Principali studi di fattibilità già presenti nell'Appendice dell'Aggiornamento 2020-2021 del CdP-I derivanti da: richieste delle Commissioni Parlamentari, richieste degli stakeholders, altre esigenze;
- nuovi studi indicati nelle Condizioni/Osservazioni delle Commissioni Parlamentari in sede di parere sul DSMF;
- nuovi studi indicati dalle Regioni nella Conferenza Unificata sul DSMF;
- nuovi studi di fattibilità maturati successivamente alla redazione del citato dell'Aggiornamento 2020-2021 del CdP-I;
- nuovi studi indicati dagli stakeholder in occasione della negoziazione del presente contratto.

Si ricorda che non sono riportati nell'appendice "PFTE e Studi di fattibilità" gli interventi ricompresi nell'ambito dei progetti pluriennali di intervento, come ad esempio gli interventi di upgrading e adeguamento prestazionale delle linee e degli impianti e di miglioramento dell'accessibilità e dei servizi nelle stazioni ferroviarie.

Progetti di Fattibilità Tecnico-Economica previsti per legge

Esigenza	Legge	Stanziamento per la progettazione (mln di euro)
Progetti di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche AV/AC, delle direttrici ferroviarie: Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia Genova –Ventimiglia.	Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" (cd. Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.	40,00
- Progettazione, anche esecutiva, di un primo tratto di ferrovia finalizzata al miglioramento dei collegamenti tra Roma e le aree appenniniche; - redazione di studi di fattibilità finalizzati al miglioramento dei collegamenti tra i capoluoghi delle province dell'Italia centrale compresi nel cratere sismico e Roma	Legge di conversione 23 luglio 2021, n. 106, decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (cd. Sostegni bis) «Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali».	40,00
Interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica	Legge n°234/2021 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024''	(*)

(*) Quota parte delle risorse stanziate con il comma 394

Elenco Studi di Fattibilità e Progetti di Fattibilità Tecnico Economica

				Richieste di integrazione			Stato attività						
Regione/Provincia Autonoma	Descrizione intervento	Intervento in appendice 10 Agg. 2020/2021 del CdP-I	Esigenze presenti nella prima versione del DSMF	Commissioni Parlamentari	Conferenza Unificata	Stakeholders in occasione redazione CdP-I 2022-2026	Studio di fattibilità da avviare	Studio di fattibilità in corso	Studio di fattibilità ultimato	Progetto di fattibilità tecnico-economica da avviare	Progetto di fattibilità tecnico-economica in corso	Progetto di fattibilità tecnico-economica ultimato	Interventi finanziati con FSC 2021-2027
Piemonte	Riattivazione Pinerolo - Torre Pelice con potenziamento	x	x				x						
Piemonte	Riattivazione Novara - Varallo	x	x				x						
Piemonte	Bretella di Trofarello		x				x						
Piemonte	Elettrificazione Novara-Biella					x	x						
Piemonte	Raddoppio selettivo Ivrea-Torino					x	x						
Piemonte Lombardia	Elettrificazione linea Alessandria S.to - Pavia - Casalpusterlengo via Sannazzaro		x				x						
Lombardia	Quadruplicamento Voghera - Pavia	x	x							x			
Lombardia	Raddoppio Montello - Rovato	x	x							x			
Lombardia	Scavalco PM Adda (Revisione Soluzione Progettuale)	x	x							x			
Lombardia	Elettrificazione Monza - Molteno	x	x							x			
Lombardia	Velocizzazione Milano - Chiasso	x	x					x					
Lombardia	Risoluzione interferenze tra le linee Chiasso e Torino di Milano Centrale (Scavalco)				x			x					
Lombardia	Potenziamento infrastrutturale Milano - Como - Chiasso inclusi gli interventi per i Nuovi Accordi Internazionali con la Svizzera				x			x					
Lombardia	Potenziamento Milano – Crema				x		x						
Lombardia	Potenziamento infrastrutturale Seregno - Treviglio - Cremona				x		x						
Lombardia	Nuovo collegamento ferroviario Arcore – Vimercate				x		x						
Lombardia	Circonvallazione di Mantova (collegamento diretto tra Mantova - Milano e Mantova - Monselice)				x		x						
Lombardia	Collegamento diretto Milano Greco – Milano Martesana				x		x						
Lombardia	Raddoppio San Zeno – Olmeneta				x		x						
Lombardia	PRG di Milano San Cristoforo				x		x						
Lombardia	Potenziamento/velocizzazione della Piacenza - Voghera				x		x						
Lombardia	Raddoppio Mantova – Modena				x		x						
Lombardia	Raddoppio Ponte San Pietro-Lecco				x		x						
Lombardia	Raddoppio linee afferenti al valico di Luino				x		x						
Lombardia	Raddoppio Ponte San Pietro-Carnate-Seregno e sue opere di continuità (secondo itinerario Milano-Bergamo e itinerario est-ovest Bergamo-Busto Arsizio-Malpensa)				x			x					
Lombardia	Raddoppio selettivo linea accesso Valtellina				x		x						
Lombardia	Velocizzazione delle linee Luino-Gallarate				x		x						
Lombardia	Velocizzazione Monza-Molteno				x		x						

				Richieste di integrazione			Stato attività						
Regione/Provincia Autonoma	**Descrizione intervento**	**Intervento in appendice 10 Agg. 2020/2021 del CdP-I**	**Esigenze presenti nella prima versione del DSMF**	**Commissioni Parlamentari**	**Conferenza Unificata**	**Stakeholders in occasione redazione CdP-I 2022-2026**	**Studio di fattibilità da avviare**	**Studio di fattibilità in corso**	**Studio di fattibilità ultimato**	**Progetto di fattibilità tecnico-economica da avviare**	**Progetto di fattibilità tecnico-economica in corso**	**Progetto di fattibilità tecnico-economica ultimato**	**Interventi finanziati con FSC 2021-2027**
Lombardia	Velocizzazione Pavia-Casalpusterlengo				x		x						
Lombardia	Velocizzazione Pavia-Mortara-Vercelli				x		x						
Lombardia	Velocizzazione Treviglio-Olmeneta				x		x						
Lombardia	Velocizzazione Lecco-Ponte San Pietro				x		x						
Lombardia	Elettrificazione Como-Merone-Lecco				x				x				
Lombardia	Realizzazione secondo sottopasso di stazione presso le stazioni di Bergamo, Monza, Seregno, Lecco, Varese				x		x						
Lombardia	Prolungamento collegamento Brescia - Montichiari a Desenzano del Garda				x		x						
Lombardia	Pavia: Creazione itinerario indipendente a doppio binario per l'ingresso da sud con nuovo ponte sul Ticino				x		x						
Lombardia Emilia Romagna	Elettrificazione e potenziamento Brescia - Parma	x	x				x						
Liguria	Variante Sestri Ponente per Nuovo Stabilimento Cantieristica Navale	x	x							x			
Liguria	Fermata ferroviaria via di Francia (Genova)					x	x						
PAB	Accesso al Brennero Lotto 5 Bronzolo – Trento nord		x		x					x			
PAB	Raddoppio parziale linea ferroviaria Val Pusteria (Fortezza - San Candido)				x		x						
PAB	25 kV linea ferroviaria del Brennero, Pusteria e Meranese				x			x					
PAT	Circonvallazione di Rovereto	x	x							x			
PAT	Nuovo collegamento ferroviario Rovereto-Mori-Riva del Garda				x	x		x		x			
PAT	Nuovo collegamento ferroviario Trento-Canazei				x		x						
Veneto	Elettrificazione e potenziamento Vicenza Schio	x	x					x		x			
Veneto	Elettrificazione e potenziamento Legnago Rovigo	x	x					x					
Veneto	Elettrificazione e potenziamento Isola della Scala - Cerea	x	x					x					
Veneto	Collegamento ferroviario Lago di Garda - Aeroporto di Verona	x	x							x			
Veneto	Collegamento ferroviario Piove di Sacco - Chioggia	x	x				x			x			
Veneto	Collegamento Feltre - Primolano	x	x					x					
Veneto	Collegamento ferroviario dell'aeroporto Canova di Treviso con la tratta Mestre - Treviso	x	x				x						
Veneto	Collegamento Padova-Piove di Sacco				x		x						
Veneto/Lombardia	Raddoppio Verona - Mantova		x				x						
Friuli Venezia Giulia	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e velocizzazione della linea Udine-Venezia				x			x					
Friuli Venezia Giulia	Upgrading infrastrutturale e tecnologico della linea storica Monfalcone-Trieste				x			x					
Emilia Romagna	Potenziamento linee Romagna	x	x							x			
Emilia Romagna	Interventi potenziamento della tratta Rimini - Ravenna	x	x							x			x
Emilia Romagna	Elettrificazione Granarolo - Lugo - Lavezzola	x	x				x						
Emilia Romagna	Collegamento Cento - Rete Ferroviaria	x	x						x				
Emilia Romagna	Bretella Dinazzano - Marzaglia	x	x							x			
Emilia Romagna Marche Abruzzo Molise Puglia	Linea AV/AC Bologna-Lecce	x	x					x					
Emilia Romagna Veneto	Linea AC/AV Bologna - Padova	x	x				x						

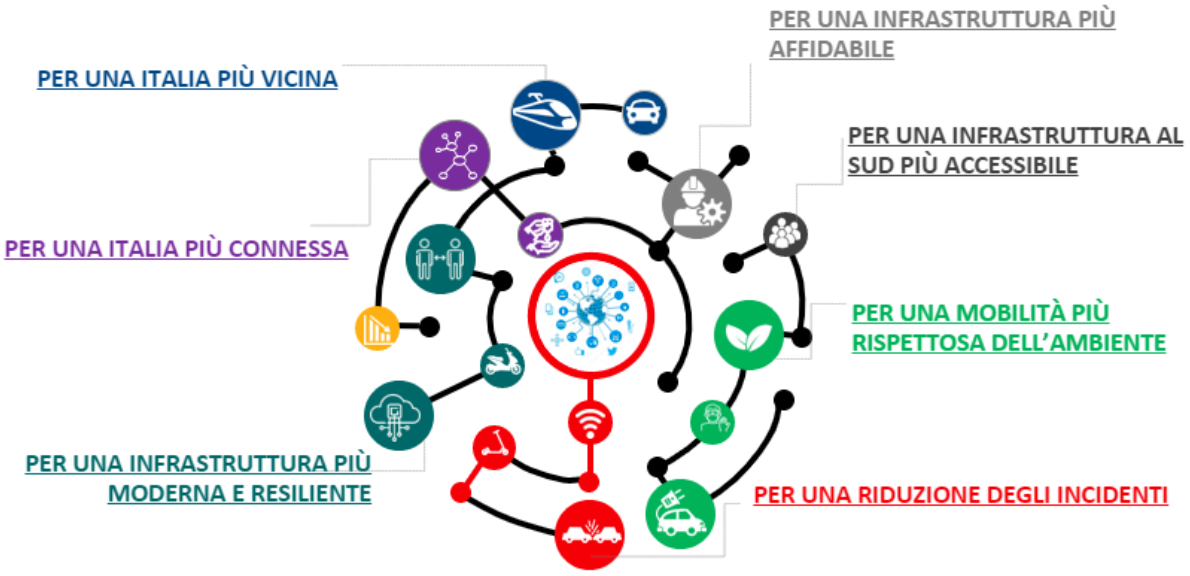
				Richieste di integrazione			Stato attività						
Regione/Provincia Autonoma	**Descrizione intervento**	**Intervento in appendice 10 Agg. 2020/2021 del CdP-I**	**Esigenze presenti nella prima versione del DSMF**	**Commissioni Parlamentari**	**Conferenza Unificata**	**Stakeholders in occasione redazione CdP-I 2022-2026**	**Studio di fattibilità da avviare**	**Studio di fattibilità in corso**	**Studio di fattibilità ultimato**	**Progetto di fattibilità tecnico-economica da avviare**	**Progetto di fattibilità tecnico-economica in corso**	**Progetto di fattibilità tecnico-economica ultimato**	**Interventi finanziati con FSC 2021-2027**
Emilia Romagna Toscana Liguria	Raddoppio Pontremolese (2^ fase)	x	x									x	
Emilia Romagna Lombardia	Potenziamento/Velocizzazione Piacenza - Voghera (inclusa valutazione nuova linea ad alte prestazioni)		x				x						
Toscana	Completamento Raddoppio Siena - Empoli	x	x				x						
Toscana	Completamento Raddoppio Lucca - Pistoia	x	x							x			
Toscana	Raddoppio Lucca - Viareggio	x	x					x					
Toscana	Sestuplicamento PM Rovezzano-Arezzo		x							x			
Toscana	Collegamento veloce Firenze-Pisa			x						x			
Toscana	Quadruplicamento della tratta Empoli-Pisa			x						x			
Toscana	Interconnessione fra la linea Siena-Chiusi e la linea regionale Stia- Sinalunga				x		x						
Marche/Umbria	Raddoppio Foligno-Fabriano	x	x							x			
Marche	Collegamento tra il Porto di Ancona e l'Aeroporto	x	x						x				
Marche	Ferrovia dei 2 Mari - Tratta Antrodoco - Ascoli Piceno	x	x				x						
Marche	Potenziamento Ascoli - Porto d'Ascoli		x				x						
Marche	Riattivazione linea Fermignano Pergola				x		x						
Marche	Anello Ferroviario delle Marche				x		x						
Umbria	Bretella di collegamento Borghetto di Tuoro - Castiglione del Lago	x	x						x				
Umbria	Collegamento di Perugia e Terni alla rete Alta Velocità	x	x						x				
Umbria Toscana	Stazioni Mediotruria lungo la linea AV direttissima Roma-Firenze				x		x						
Umbria Toscana	Ulteriore Potenziamento Foligno - Terontola (incluso potesi di Raddoppio)	x	x							x			
Lazio	Sestuplicamento Orte-Bivio/PC Nuovo Salario		x							x			
Lazio	Raddoppio Tivoli - Guidonia		x							x			
Lazio	Raddoppio Bracciano - Viterbo		x							x			
Lazio	Collegamenti trasversali tra le linee "Formia" e "Cassino"		x							x			
Lazio	Realizzazione del progetto definitivo di un primo tratto ferroviario per collegare la stazione di Fara Sabina con la città di Rieti			x				x					
Lazio Abruzzo	Collegamento ferroviario rapido ed efficiente tra l'Aquila e Roma			x			x						
Abruzzo	Roma - Pescara (tratte: Roma – Tagliacozzo, Avezzano-Sulmona, Scafa-Pratola Peligna)	x	x							x			
Abruzzo	Potenziamento Giulianova - Teramo		x				x						
Molise	Potenziamento Collegamento Roma - Campobasso (Varianti di Boiano - Baranello e Pettoranello - Sant'Agapito)				x		x						
Campania	Potenziamento del nodo di Codola, realizzazione della "bretella" di collegamento fra la linea Codola-Nocera e la linea "Monte del Vesuvio				x	x	x						
Campania	Soppressione Passaggio a Livello ambito Comune di Atripalda sulla linea Benevento – Avellino – Mercato San Severino				x			x					
Campania	Soppressione PP.LL sulla linea "storica" Napoli – Salerno				x			x					
Campania	Prolungamento Metropolitana Bellizzi – Eboli				x		x						
Campania	Velocizzazione ed il miglioramento del servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino – Sarnese - soppressione dei PP.LL				x			x					
Campania	Ripristino completamento Aversa - Santa Maria Capua Vetere e predisposizione della tratta Capua - Caserta	x	x				x						
Puglia	Upgrade linea Bari - Taranto: Velocizzazione per adeguare la linea a 200 km/h (Tecnologie ed Infrastruttura)	x	x				x						

				Richieste di integrazione			Stato attività						
Regione/Provincia Autonoma	**Descrizione intervento**	**Intervento in appendice 10 Agg. 2020/2021 del CdP-I**	**Esigenze presenti nella prima versione del DSMF**	**Commissioni Parlamentari**	**Conferenza Unificata**	**Stakeholders in occasione redazione CdP-I 2022-2026**	**Studio di fattibilità da avviare**	**Studio di fattibilità in corso**	**Studio di fattibilità ultimato**	**Progetto di fattibilità tecnico-economica da avviare**	**Progetto di fattibilità tecnico-economica in corso**	**Progetto di fattibilità tecnico-economica ultimato**	**Interventi finanziati con FSC 2021-2027**
Puglia	Collegamento tra il Porto di Taranto e l'Aeroporto	x	x						x				
Puglia	Bretella merci di Foggia				x		x						
Puglia	Nodo di Foggia - Linea Adriatica e Itinerario AC Bari Napoli: raddoppio della lunetta di interconnessione					x	x						
Puglia	Stazione di Foggia Centrale - accessibilità territoriale alla linea AV/AC con secondo fronte di stazione					x	x						
Basilicata Puglia	Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto: Ulteriore lotto velocizzazione	x	x						x				
Basilicata Puglia	Prolungamento Ferrandina - Matera verso la Puglia	x	x						x				
Calabria	Elettrificazione linea Catanzaro Lido - Melito Porto Salvo	x	x								x		x
Calabria	Confronto tra itinerario Tirrenico-Ionico via Sibari e via Catanzaro Lido	x	x						x				
Calabria	Collegamento diretto della linea ionica con il nuovo tracciato AV Salerno - Reggio Calabria			x				x					
Sicilia	Nuova linea Ragusa - Vizzini (con ipotesi di collegamento Ragusa-Catania)	x	x					x					
Sicilia	Nuova linea Caltagirone - Enna	x	x				x						
Sicilia	Nuova linea Porto Empedocle - Castelvetrano (da valutare prosecuzione finoa Licata)	x	x				x						
Sicilia	Collegamento veloce Siracusa - Ragusa	x	x						x				
Sicilia	Velocizzazione/Elettrificazione Ragusa/Agrigento - Caltanisetta	x	x					x					
Sicilia	Quadruplicamento Fiumetorto - Brancaccio		x					x					
Sicilia	Raddoppio Castelbuono - Patti		x	x				x					
Sicilia	Nuovo collegamento Ragusa-Catania (in ambito Ragusa-Vizzini)			x						x			
Sicilia	Collegamento ferroviario aeroporto di Comiso			x				x					
Sicilia	Nuova linea Porto Empedocle-Licata (in ambito studio di fattibilità Porto Empedocle-Castelvetrano)			x			x						
Sicilia	Elettrificazione Palermo - Trapani via Castelvetrano				x		x						
Sicilia	Elettrificazione Siracusa-Ragusa- Gela				x		x						
Sicilia	Elettrificazione Canicattì - Gela				x		x						
Sicilia	Nuova linea Gela-Licata-Agrigento					x			x	x			
Sicilia	Elettrificazione Lentini Diramazione - Gela				x		x						
Sardegna	Elettificazione Dorsale Sarda	x	x								x		
Sardegna	Collegamento Nuoro - Olbia	x	x						x				
Sardegna	Potenziamento S. Gavino Oristano				x		x			x			
Sardegna	Elettrificazione Sulcis				x					x			x
Sardegna	Velocizzazione Villamassargia - Carbonia				x			x				x	x
Sardegna	PRG Chivillani, Olbia (II°fase) e Golfo Aranci				x					x			x
Sardegna	Nuova fermata di scambio di Caniga				x		x						
Sardegna	Linea Decimomannu Villamassargia - Raddoppio				x					x			x
Sardegna	Elettrificazione Oristano Macomer				x					x			x

Contratti di Programma 2022-2026 Parte investimenti Parte Servizi

APPENDICE N. 11
alla Relazione Informativa

"Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile"



Le infrastrutture sono essenziali per permettere la mobilità delle persone, lo spostamento delle merci, la fornitura di acqua ed energia, la qualità abitativa e dell'ambiente di vita, la trasmissione di informazioni e la comunicazione tra soggetti geograficamente distanti. Esse costituiscono, quindi, la spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale di un territorio, influenzandone la produttività, facilitando il commercio con altre aree e mercati, migliorando l'inclusione economica e sociale. In questa prospettiva, il sistema infrastrutturale è un elemento cardine per la promozione di un modello di sviluppo più inclusivo, resiliente e sostenibile ed infatti assume un'importanza chiave all'interno dell'Agenda ONU 2030 soprattutto in considerazione degli impatti diretti e indiretti che ha su le molteplici dimensioni identificate dai 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs).

Proprio l'Agenda 2030, oltre ad offrire un quadro strategico integrato dove le dimensioni economiche, sociali e ambientali contribuiscono in maniera sinergica a definire un modello di sviluppo sostenibile, permette attraverso un sistema di target e indicatori di evidenziare il posizionamento di ogni Paese rispetto alle ambizioni descritte dagli SDGs.

Nel confronto europeo l'Italia mostra elementi di debolezza concentrati in particolare nel settore delle infrastrutture di trasporto, in quelle idriche e nel contesto urbano e abitativo.

Con riferimento alle infrastrutture di trasporto i target e gli indicatori di riferimento per misurare il contributo del settore agli SDG sono stati principalmente individuati nei seguenti KPI: 1) volumi di passeggeri e merci per modalità di trasporto, 2) densità della rete ferroviaria in rapporto all'estensione del territorio e alla popolazione 3) qualità della dotazione infrastrutturale (% di rete AV, % rete a doppio binario e % rete elettrificata sul totale delle reti ferroviarie).

Relativamente all'utilizzo di mobilità pubblica, l'indicatore internazionale che misura il peso di ferrovie e autobus nell'utilizzo dei mezzi di trasporto da parte dei passeggeri evidenzia una situazione relativamente favorevole per l'Italia rispetto agli altri Paesi UE. Tuttavia, i dati statistici nazionali continuano a fotografare un livello di elevata insoddisfazione nell'utilizzo dei mezzi pubblici: nel 2019 il 33,5% delle famiglie italiane dichiara di avere difficoltà di collegamento con mezzi pubblici nella zona in cui risiede, con quote relativamente più alte nelle Regioni del Mezzogiorno (40,3% in media; 55% in Campania). Rimane elevata la percentuale delle persone che utilizzano abitualmente il mezzo privato per raggiungere il luogo di lavoro (74,2%; 77,4 nel Nord-Est) e ancora bassa la quota degli studenti che usano solo mezzi pubblici per recarsi al luogo di studio (28,5% in media; 21,1% Sicilia rispetto a 41,7% nella Provincia di Trento).

Attualmente, il 90% del traffico di passeggeri in Italia avviene su strada ed è limitata la quota del traffico ferroviario. Anche per il trasporto merci la quota su rotaia è bassa, inferiore alla media UE (nel 2019 era l'11,9 per cento, contro il 17,6 per cento).

Classe	Unità di Misura	2020	2019	2018	2017	2016
Trasporto ferroviario	migliaia tonnellate	90.529	94.295	97.197	94.287	92.949
Trasporto ferroviario	migliaia tonnellate-km	20.749.932	21.308.998	22.069.819	22.334.637	22.712.340
Trasporto marittimo	migliaia tonnellate	469.365	508.074	501.958	475.164	461.990
Trasporto su strada	migliaia tonnellate	933.601	978.883	920.732	885.451	901.518
Trasporto su strada	migliaia tonnellate-km	133.221.982	137.986.231	124.914.943	119.686.783	112.638.856
Totale	**migliaia tonnellate**	**1.493.495**	**1.581.252**	**1.519.887**	**1.454.902**	**1.456.457**
Trasporto aereo	migliaia tonnellate	806	1.055	1.094	1.101	1.012
Trasporto aereo	migliaia tonnellate-km	2.923.335	4.539.346	4.416.633	4.540.114	

L'Italia ha il numero di autovetture ogni mille abitanti più alto tra i principali Paesi europei e una delle flotte di autoveicoli più vecchie dell'Europa occidentale. Nel 2018 i veicoli altamente inquinanti erano pari al 45 per cento della flotta totale e al 59 per cento del trasporto pubblico.



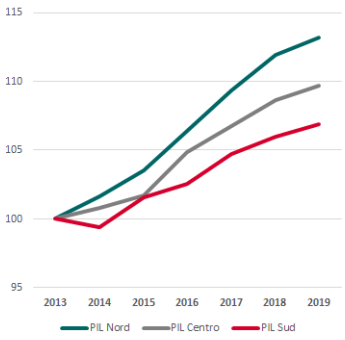
Un valore più elevato dell'indicatore è rappresentato graficamente con colori più scuri.
Fonte: Istat.

Numerose analisi suggeriscono che il ritardo infrastrutturale dell'Italia sia uno dei fattori di ostacolo al recupero di competitività.

A questo aspetto generale, si aggiunge il divario tra nord e sud del Paese.

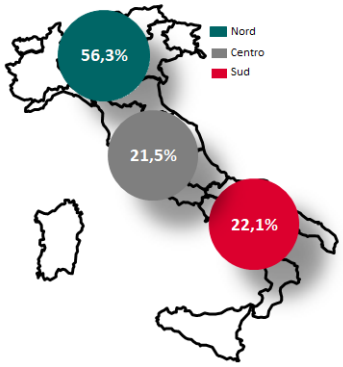
Il Mezzogiorno costituisce un contesto economico-sociale articolato e complesso. ''Il Sud, in cui vive un terzo degli italiani, produce un quarto del prodotto nazionale lordo; rimane il territorio arretrato più esteso e più popoloso dell'area dell'Euro" 1.

Variazione del PIL per macro area geografica



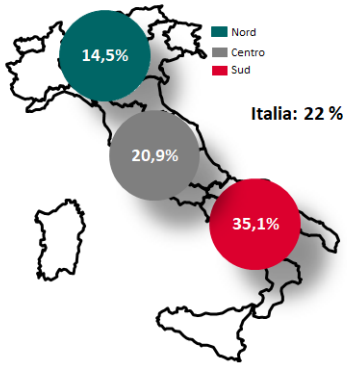
L'andamento del PIL evidenzia come il Sud cresca meno del resto d'Italia.

Distribuzione percentuale del PIL per macro area geografica (2019)



Il PIL del Mezzogiorno rappresenta circa il 22% del PIL nazionale.

Tasso di disoccupazione 18-29 anni (2020)*



Nel 2020, **il tasso di disoccupazione** nel Mezzogiorno (18-29 anni) è risultato più del doppio rispetto a quello nel Nord Italia.

** Sono stati considerati tutti i titoli di studio conseguiti nella fascia d'età 18-29 anni*

Il «Piano Sud 2030, Sviluppo e coesione per l'Italia», realizzato dal governo italiano, riporta che "Il Mezzogiorno nell'ultimo ventennio ha subito un sistematico processo di disinvestimento, con poche e modeste interruzioni. A dispetto dei luoghi comuni, il livello di spesa pro capite al Sud è significativamente inferiore rispetto al resto del Paese […]."

[1] Fabrizio Balassone Servizio Struttura Economica, Banca d'Italia Il Mezzogiorno: una ''questione nazionale'' Consultazione pubblica SUD - Progetti per ripartire, 23 marzo 2021

Il progressivo disinvestimento nel Sud del Paese ha determinato un indebolimento del «motore interno» dello sviluppo, con conseguenze negative per tutto il Paese, che ha visto indietreggiare in Europa anche le regioni più sviluppate del Centro-Nord, per il mancato apporto dei reciproci effetti benefici dell'integrazione economica. Il grado di interdipendenza economica tra le aree, trascurato in questo ventennio di contrapposizione territoriale, è molto forte. La SVIMEZ (Associazione per lo SViluppo dell'Industria nel MEZzogiorno) calcola che ogni euro investito in infrastrutture al Sud attivi 0,4 euro di domanda di beni e servizi nel Centro-Nord. Secondo le stime della Banca d'Italia, un incremento degli investimenti pubblici nel Mezzogiorno pari all'1 per cento del suo PIL per un decennio (circa 4 miliardi annui), avrebbe effetti espansivi significativi per l'intera economia italiana[2].

Se ci riferiamo al settore ferroviario, abbiamo nelle regioni del Mezzogiorno una dotazione di rete inferiore rispetto alla media nazionale ed anche gli standard infrastrutturali presentano un ritardo in termini di percentuale di rete a doppio binario al sud rispetto alla media nazionale e percentuale di rete elettrificata al sud rispetto alla quota nazionale.

Densità della dotazione di rete ferroviaria

Classe	Chilometri di rete ferroviaria per 10.000 Ettari		Chilometri di rete ferroviaria per 10.000 abitanti	
	2018	2010	2018	2010
	Italia/Ripartizioni/Regioni	Italia/Ripartizioni/Regioni	Italia/Ripartizioni/Regioni	Italia/Ripartizioni/Regioni
Italia	6,7	6,6	3,3	3,4
Centro	6,6	6,4	3,2	3,2
Isole	5,1	5,1	3,8	3,9
Mezzogiorno	6,3	6,3	3,8	3,8
Nord	7,1	7,0	3,1	3,1
Nord-est	6,2	6,1	3,3	3,3
Nord-ovest	8,0	7,9	2,9	2,9
Sud	7,1	7,1	3,8	3,8

Qualità della dotazione di rete ferroviaria

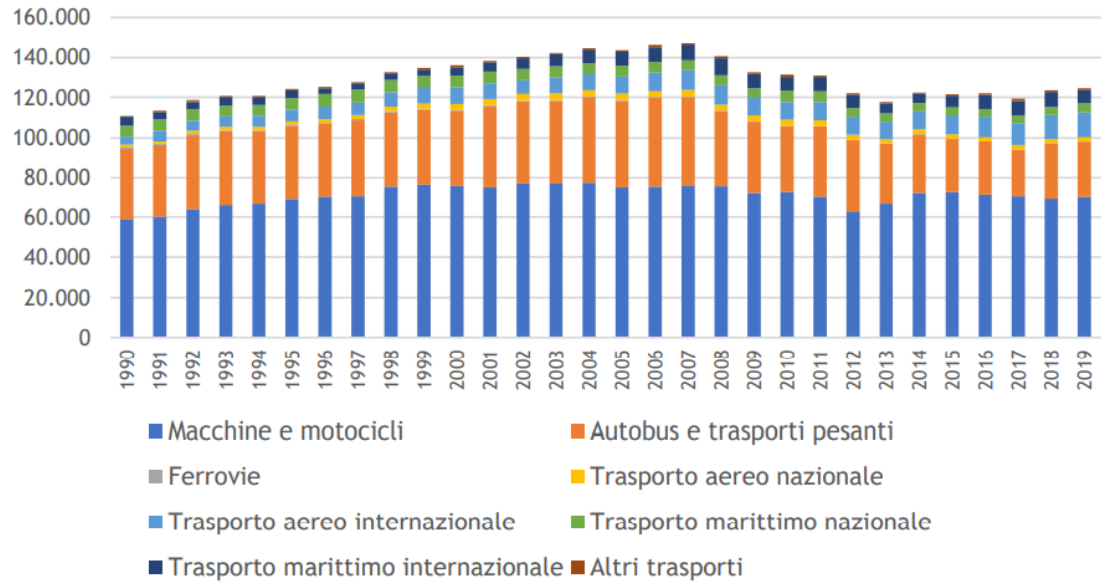
Classe	% Reti ferroviarie a binario doppio e multiplo sul totale		% Reti ad Alta Velocità sul totale		% Reti ferroviarie elettrificate sul totale	
	2018	2010	2018	2010	2018	2010
	Italia/Ripartizioni/Regioni	Italia/Ripartizioni/Regioni	Italia/Ripartizioni/Regioni	Italia/Ripartizioni/Regioni	Italia/Ripartizioni/Regioni	Italia/Ripartizioni/Regioni
Italia	40,4	38,8	3,6	3,4	67,0	64,9
Centro	54,5	55,4	4,2	4,8	80,4	74,9
Isole	10,8	9,3	0,0	0,0	31,8	32,4
Mezzogiorno	26,1	23,4	1,2	0,9	51,1	48,3
Nord	47,0	45,9	5,6	5,2	75,6	75,9
Nord-est	49,1	49,1	6,5	6,9	74,3	75,6
Nord-ovest	45,2	43,3	4,9	3,9	76,6	76,1
Sud	33,4	30,3	1,7	1,4	60,4	56,1

Fonte: ISTAT - GRAFICI INTERATTIVI DEL RAPPORTO SDGS 2022

[2] Panetta F. (2019), Lo sviluppo del Mezzogiorno: una priorità nazionale. Intervento del Direttore Generale della Banca d'Italia, 21 settembre, Foggia.

Ulteriore ambito analizzato è quello relativo al tema dei cambiamenti climatici e in particolare del contributo alla mitigazione prodotto dal settore dei trasporti in termini di riduzione delle emissioni di gas clima alteranti (GHC). In Italia, nel 2019, i trasporti erano responsabili di circa il 26% del totale delle emissioni (stessa media EU27), con un peso che è stato crescente negli ultimi anni a fronte di una riduzione complessiva delle emissioni a livello Paese (-26,9% nel 2019 rispetto ai valori del 1990, a fronte di una media EU27 di -28,9%) e una crescita nel comparto dei trasporti (3,2% nel settore con esclusione del trasporto aereo e marittimo internazionale e 12,2% considerando anche questi due segmenti). All'interno dei trasporti, il trasporto privato (macchine e motocicli) è responsabile per circa il 56% delle emissioni del settore[3] (con un peso relativo che è aumentato di 3,4 punti percentuali dal 1990 al 2019) mentre il 22% è attribuibile agli autobus e ai trasporti pesanti (-9,6 punti percentuali di calo nel peso relativo). Le ferrovie contribuiscono in maniera marginale (0,1%), con un peso relativo che dal 1990 si è anche ridotto di circa 0,5 punti percentuali.

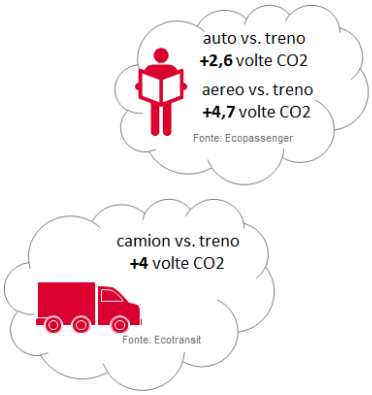
EMISSIONI DI GHC NEI TRASPORTI, ITALIA, 1990-2019 (MLN DI TONNELLATE CO2 EQ.)



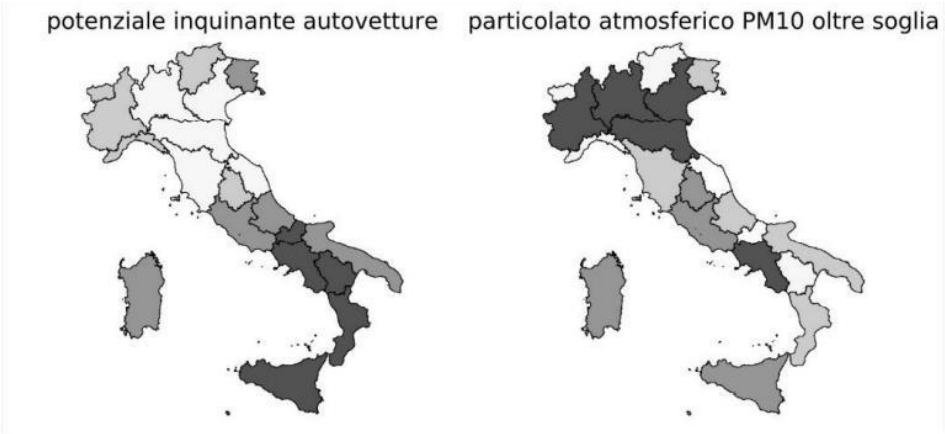
Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat.

A questo risultato contribuisce il vantaggio competitivo del trasporto ferroviario sotto il profilo delle emissioni.

[3] Considerando anche il contributo del trasporto aereo e marittimo internazionale



In questo ambito le città svolgono un ruolo importante nel raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile e l'inquinamento dell'aria è uno degli elementi rilevanti che qualificano la sostenibilità degli insediamenti urbani soprattutto con riferimento alla qualità della vita e al benessere delle persone. I livelli di inquinamento atmosferico da particolato rimangono in Italia elevati e superiori alla media UE-27. Il fenomeno è rilevante soprattutto nelle città della pianura Padana dove sono anche più elevati i livelli di attività e mobilità.



Un valore più elevato dell'indicatore è rappresentato graficamente con colori più scuri. L'indicatore sul numero di giorni di superamento della soglia per il particolato atmosferico PM10 è disponibile a livello di comune capoluogo di provincia e non per ognuno di essi; il dato regionale è stato costruito come media semplice dei comuni capoluogo che appartengono alla regione e per cui è disponibile il valore. Per le Marche e il Molise non è disponibile nessun dato.
Fonte: Istat.

Nel contesto delle azioni di mitigazione al cambiamento climatico e in particolare quelle relative al raggiungimento della neutralità carbonica, le sfide più significative sono rappresentate dalle variazioni assolute. Come è noto, infatti, l'obiettivo della neutralità carbonica necessita di un miglioramento continuo e crescente degli indicatori di emissione in ogni settore, compreso quello dei trasporti e della logistica dove il passaggio verso tecnologie a più bassa emissione dovrebbe accelerare nel corso dei prossimi anni. Un recente rapporto dell'Agenzia Internazionale dell'Energia (IEA)4 ha evidenziato una serie di milestone a livello settoriale per il raggiungimento a livello globale dell'obiettivo del "net zero emissions". In particolare, i target che riguardano il settore dei trasporti indicano il raggiungimento entro il 2030 di una quota di veicoli elettrici nel trasporto privato e pubblico pari almeno al 60% e nel 2035 pari al 50% nei trasporti pesanti. Inoltre, entro il 2040, il 50%

del carburante utilizzato nel settore dell'aviazione deve essere a bassa emissione. Il trasporto ferroviario può contribuire in modo diretto (Elettrificazioni) e indiretto (switch modale).

L'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) per lo sviluppo sostenibile

Il MIT e il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) sono chiamati a svolgere un ruolo fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi definiti dalla 'Sustainable and Smart Mobility Strategy' (SSMS) proposta dalla CE nel 2020 per contribuire alla riduzione del 90% delle emissioni di Co2 entro il 2050, e per completare lo spazio unico europeo dei trasporti delineato con il Libro Bianco del 2011 anche al fine di promuovere la coesione, ridurre le disparità regionali, migliorare la connettività e l'accesso al mercato interno per tutte le regioni.

La valenza in termini di sostenibilità degli investimenti RFI riguarda l'opera nella sua complessità a partire dalle scelte e le modalità di progettazione fino alla realizzazione, messa in esercizio e gestione della stessa. Il nuovo approccio alla progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie ha trovato una prima applicazione ~~per tutte~~ nell'ambito di tutte le misure inserite nei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza, per le quali è stata verificata la conformità al principio del "Do No~~t~~ Significant Harm" (DSNH) definito dal Regolamento (UE) 2020/852 (c.d. Regolamento 'Tassonomia') in base al quale un'attività economica è sostenibile se contribuisce ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali previsti dallo stesso Regolamento senza arrecare danno ai restanti obiettivi ambientali. La "nuova" chiave di lettura connessa al rispetto del principio DNSH a cui sono stati sottoposti gli investimenti ferroviari finanziati dal Recovery and Resilience Facility (RFF) ha permesso di esplicitare in modo organico come la sostenibilità dell'infrastruttura di RFI non sia solo una caratteristica intrinsecamente connessa alla modalità di trasporto per cui è realizzata (il ferro contribuisce per meno dello 0,5% alle emissioni di Co2 del settore trasporti in Europa, complessivamente responsabile del 25% delle emissioni totali), ma anche una qualità da costruire operativamente affiancando al rispetto dei vincoli normativi e procedurali consolidati l'adozione volontaria delle migliori best-practices sia in fase di progettazione che di realizzazione delle infrastrutture, per creare valore condiviso per i territori e per tutti gli stakeholder.

L'orientamento verso uno sviluppo sostenibile, anche negli aspetti sociali ed ambientali, riguarda tuttavia tutte le attività disciplinate attraverso i nuovi Contratti di Programma parte Servizi e parte Investimenti che, pur mantenendo continuità relativamente agli impegni ed alle attività oggetto del precedente atti contrattuali, si sono conformati agli indirizzi, ai criteri e alle previsioni del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF). Il DSMF stabilisce, in particolare, che gli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria devono contribuire a determinare un miglioramento della competitività dell'economia e della qualità della vita delle persone e dell'ambiente in cui esse vivono e operano, trasformando in senso sostenibile le infrastrutture e il sistema dei trasporti, anche per raggiungere gli obiettivi di miglioramento climatico, nonché per avere un'infrastruttura più efficiente, sicura e resiliente.

RFI è impegnata nell'orientare le proprie attività di sviluppo, manutenzione e gestione dell'infrastruttura ferroviaria ai criteri di sostenibilità, per massimizzare il contributo del sistema ferroviario al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) dell'Agenda 2030, nel quadro dell'impegno per il Green Deal, il Next Generation EU, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Tra i principali ambiti di impegno di RFI vi è quello di indirizzare tutte le attività di investimento e gestione dell'infrastruttura verso soluzioni tecniche, progettuali e gestionali capaci di aumentare la connettività, le performance e l'attrattività dell'infrastruttura ferroviaria e di contribuire alla

mitigazione del cambiamento climatico, sia inducendo lo shift modale di persone e merci dalla gomma al ferro, sia impiegando risorse, sia adottando materiali e metodologie operative improntate ai migliori standard di sostenibilità che tengano conto dell'intero ciclo di vita delle opere e dei servizi.

Nel contesto esistente e nell'evoluzione del quadro regolamentare comunitario, il Gestore ha attivato una serie di progetti finalizzati al miglioramento dei processi manutentivi, grazie ad una più efficiente programmazione e gestione degli interventi. Principio fondamentale è che le attività di manutenzione e rinnovo della rete ferroviaria siano sviluppate secondo i più avanzati metodi e criteri di sostenibilità ambientale e sociale. In quest'ottica, il Gestore ha individuato delle Linee di Azione con valenza Strategica (LAS) relative ai macro-processi di gestione della rete.

Dette linee di azione prevedono interventi e innovazioni di processo in oltre 30 ambiti di azione, quali: la rilettura degli standard tecnici e del manuale di progettazione in chiave di sostenibilità; lo sviluppo di strumenti per la valutazione e l'accountability della sostenibilità dei progetti infrastrutturali; la valutazione e il monitoraggio delle performance di sostenibilità dei fornitori; il rafforzamento, con una prospettiva di medio-lungo termine, dei programmi per la riduzione della vulnerabilità della rete; l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; la definizione di condizioni operative di accesso e utilizzo di rete e terminali sempre più fruibili per gli operatori merci.

Il descritto impegno del Gestore è volto, tra l'altro, ad incrementare la resilienza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) stessa e del territorio che la ospita in ragione della complessità geomorfologica del territorio su cui si estende la rete, che espone gli asset infrastrutturali a notevoli rischi (dissesto idrogeologico, rischio alluvioni e rischio frana).

Negli ultimi anni inoltre si verificano, con sempre maggiore impatto, fenomeni climatici (tempeste di vento, ondate di calore e freddo, siccità e incendi), con eventi repentini e distruttivi che determinano frequenti fenomeni di dissesto idrogeologico, che richiedono un continuo sforzo per il presidio dell'infrastruttura e la realizzazione di opere di protezione e consolidamento per ridurre la vulnerabilità dell'infrastruttura.

Al fine di contrastare il quadro come delineato è stato elaborato un programma di interventi, finanziato in parte dal Contratti di Programma-S e in parte dal Contratti di Programma-I, finalizzato a migliorare resilienza al "*Climate Change*" e volto contestualmente al miglioramento delle performance e dell'affidabilità del servizio, alla riduzione del costo emergente indotto dal cambiamento climatico e al rafforzamento della sicurezza di circolazione, attraverso l'individuazione dei più opportuni interventi fisici e tecnologici sulla rete con logica proattiva.

Inoltre, in osservanza del Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo e del Consiglio (c.d. "Regolamento Tassonomia") relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili, è stato introdotto nel Contratto di Programma – parte Servizi un nuovo obbligo per il Gestore che prevede la comunicazione, nell'ambito dell'attività di rendicontazione annuale del Contratto, dell'avanzamento del percorso di adozione del "Regolamento Tassonomia" e dei collegati Regolamenti Delegati, nonché i relativi esiti.

Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile

Al fine di meglio comprendere il contributo che gli interventi contrattualizzati nei Contratti di Programma parte Servizi e parte Investimenti sono in grado di produrre in termini di raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile e riduzione della distanza rispetto agli altri Paesi europei e tra i diversi contesti territoriali nazionali, in coerenza con la metodologia delineata nell'allegato MIMS al DEF, si riporta nella seguente matrice intervento-impatto la valutazione di impatto atteso sugli SDGs.

Per ogni classe tipologica di intervento sono associati gli obiettivi ONU dell'Agenda 2030 ai quali direttamente o indirettamente l'intervento potrà contribuire in termini di sviluppo sostenibile.

Tabella 1. "Investimenti per le infrastrutture ferroviarie: contributo agli SDGs (Agenda 2030)"

CdP 2022-2026	Contributo agli SDGs (Agenda 2030)									
	1. Porre fine a ogni forma di povertà nel mondo	3. Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età	7. Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni	8. Promuovere una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutti	9. Infrastrutture resistenti, industrializzazione sostenibile e innovazione	10. Ridurre le disuguaglianze	11. Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili	12. Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo	13. Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere i cambiamenti climatici	14. Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile
00 Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria				D	D			I	D	
01 Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change				D	D			I	D	
Sicurezza e adeguamento a nuovi strandard				D	D			I	D	
Resilienza al Climate change				D	D			I	D	
02 Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico				D	D			I	I	
ERTMS				D	D			I	I	
Altre tecnologie				D	D			I	I	
03 Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni				D	D	D	D	I		
04 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori				D				I		
05 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali				D	D	D		I	D	
Velocizzazioni e ammodernamenti				D	D	D		I	D	
Elettrificazioni				D	D	D		I	D	
06 Programmi città metropolitane				D	D		D	I		
07 Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete				D	D	D		I	D	
08 Programma aeroporti - Accessibilità su ferro				D	D	D	D	I		
09 Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	D	I	D	D	D	D	D	I	D	D
Alta Velocità (AV)		I		D	D	D	D	I	D	
Completamento dei valichi alpini				D	D	D		I		
Adeguamento prestazionale corridoi europei TEN-T e connessioni merci				D	D	D		I		
Navigazione	D		D	D	D	D		I	D	D

D= DIRETTO
I= INDIRETTO

In coerenza, ove possibile, con gli indicatori SDGs proposti ufficialmente nel framework dell'Agenda 2030 e/o dall'Istat, nella successiva tabella sono invece riassunti gli indicatori (con le relative misure) individuati dal MIMS per valutare l'impatto degli interventi su ciascun Goal, Target e Global Indicator definito nell'Agenda 2030 e valutato come di impatto rilevante per questi investimenti. Ad esempio, per quanto riguarda il Goal 9 "Industria, innovazione e infrastrutture", Target 9.1 "Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti […] di accesso equo e conveniente per tutti" e Global Indicator 9.1.2 "Volumi di passeggeri e merci, per modalità di trasporto", sono stati proposti diversi indicatori numerici al fine di valutare il contributo al raggiungimento di questo Goal, tra cui: km di infrastrutture ferroviarie lineari e numero di stazioni nuovi e/o potenziati. Alcuni di questi indicatori vanno interpretati come misure dirette di impatto altri come variabili proxy, ovvero misure indirette per il perseguimento degli SDGs. Ad esempio la realizzazione di nuovi km di ferrovie

è una misura diretta per sviluppare “infrastrutture di qualità […]” e aumentare i “volumi di passeggeri e merci” sulle modalità di trasporto più sostenibili. Per contro, gli stessi indicatori possono essere letti come misure indirette per gli SDGs: ad esempio, per il Goal 3 “Assicurare la salute ed il benessere per tutti e per tutte le età” – Global indicator 3.6.1 “Tasso di mortalità per incidenti stradali”, nuove infrastrutture e mezzi per il trasporto ferroviario genereranno una diversione modale dall’auto privata al trasporto collettivo e, conseguentemente, una probabile riduzione degli incidenti stradali.

Tabella 2"Indicatori relativi all'obiettivo di sviluppo sostenibile"

INDICATORI RELATIVI ALL’OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 1 – POVERTÀ ZERO

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
PORRE FINE AD OGNI FORMA DI POVERTÀ NEL MONDO	1.4 - ENTRO IL 2030, ASSICURARE CHE TUTTI GLI UOMINI E LE DONNE, IN PARTICOLARE I POVERI E I VULNERABILI, ABBIANO UGUALI DIRITTI RIGUARDO ALLE RISORSE ECONOMICHE, COSÌ COME L'ACCESSO AI SERVIZI DI BASE, LA PROPRIETÀ E IL CONTROLLO SULLA TERRA E ALTRE FORME DI PROPRIETÀ, EREDITÀ, RISORSE NATURALI, ADEGUATE NUOVE TECNOLOGIE E SERVIZI FINANZIARI, TRA CUI LA MICROFINANZA	1.4.1 - PERCENTUALE DI POPOLAZIONE/FAMIGLIE CON ACCESSO AI SERVIZI DI BASE	REALIZZAZIONE/ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE	KM

INDICATORI RELATIVI ALL’OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 7 – ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
ASSICURARE A TUTTI L'ACCESSO A SISTEMI DI ENERGIA ECONOMICI, AFFIDABILI, SOSTENIBILI E MODERNI	7.2 - ENTRO IL 2030, AUMENTARE IN MODO SIGNIFICATIVO LA QUOTA DI ENERGIE RINNOVABILI NEL MIX ENERGETICO GLOBALE	7.2.1 - QUOTA DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI SUI CONSUMI TOTALI FINALI DI ENERGIA	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE NAVIGAZIONE GREEN	NR VEICOLI

INDICATORI RELATIVI ALL’OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 9 – INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
COSTRUIRE UNA INFRASTRUTTURA RESILIENTE E PROMUOVERE L'INNOVAZIONE E UNA INDUSTRIALIZZAZIONE EQUA, RESPONSABILE E SOSTENIBILE	9.1 - SVILUPPARE INFRASTRUTTURE DI QUALITÀ, AFFIDABILI, SOSTENIBILI E RESILIENTI, COMPRESE LE INFRASTRUTTURE REGIONALI E TRANSFRONTALIERE, PER SOSTENERE LO SVILUPPO ECONOMICO E IL BENESSERE UMANO, CON PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA POSSIBILITÀ DI ACCESSO EQUO E CONVENIENTE PER TUTTI	9.1.1 - PERCENTUALE DI POPOLAZIONE RURALE CHE VIVE ENTRO IL RAGGIO DI 2 KM RISPETTO A UNA STRADA TRANSITABILE PER L'INTERO ANNO 9.1.2 - VOLUMI DI PASSEGGERI E MERCI, PER MODALITÀ DI TRASPORTO	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE AV+AVR	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
			POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE REGIONALI	
			ELETTRIFICAZIONE LINEE FERROVIARIE	
			COLLEGAMENTI DI ULTIMO MIGLIO	
			SVILUPPO TECNOLOGICO INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	
			RIQUALIFICAZIONE STAZIONI E MIGLIORAMENTO DELL’ACCESSIBILITÀ	NR STAZIONI
			DIGITALIZZAZIONE DEL TPL, DEI SISTEMI LOGISTICI E DEI SISTEMI AEROPORTUALI	FINANZIAMENTO OPERE (MLN EURO)
			IMPATTO SU EQUITÀ IN TERMINI DI VARIAZIONE DI ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA	ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 10 – RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE FRA I PAESI E AL LORO INTERNO 	10.2 - ENTRO IL 2030, POTENZIARE E PROMUOVERE L'INCLUSIONE SOCIALE, ECONOMICA E POLITICA DI TUTTI, SENZA TENERE CONTO DI STATUS LEGATI A ETÀ, SESSO, DISABILITÀ, RAZZA, ETNIA, ORIGINE, RELIGIONE, ECONOMIA O ALTRO	10.2.1 - PERCENTUALE DI PERSONE CHE VIVONO CON MENO DEL 50% DEL REDDITO MEDIANO, DISAGGREGATA PER SESSO, ETÀ E PERSONE CON DISABILITÀ	IMPATTO SU EQUITÀ IN TERMINI DI VARIAZIONE DI ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA	ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA
			REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE AV+AVR	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
			POTENZIAMENTO/ ELETTRIFICAZIONE LINEE FERROVIARIE E RIQUALIFICAZIONE STAZIONI AL SUD	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
				NR STAZIONI
			POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE REGIONALI	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
			REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
			ACQUISTO/RINNOVO VEICOLI MARITTIMI	NR VEICOLI

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 11 – CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
RENDERE LE CITTÀ E GLI INSEDIAMENTI UMANI INCLUSIVI, SICURI, RESILIENTI E SOSTENIBILI 	11.2 - ENTRO IL 2030, FORNIRE L'ACCESSO A SISTEMI DI TRASPORTO SICURI, SOSTENIBILI E CONVENIENTI PER TUTTI, MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE, IN PARTICOLARE AMPLIANDO I MEZZI PUBBLICI, CON PARTICOLARE ATTENZIONE ALLE ESIGENZE DI CHI È IN SITUAZIONI VULNERABILI, ALLE DONNE, AI BAMBINI, ALLE PERSONE CON DISABILITÀ E AGLI ANZIANI	11.2.1 - PERCENTUALE DI POPOLAZIONE CHE HA UN ACCESSO COMODO AL TRASPORTO PUBBLICO, PER SESSO, ETÀ E PERSONE CON DISABILITÀ	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
			DIVERSIONE MODALE STRADA-FERROVIA PER PASSEGGERI E MERCI	% DIVERSIONE MODALE

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 13 – AGIRE PER IL CLIMA

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
ADOTTARE MISURE URGENTI PER COMBATTERE IL CAMBIAMENTO CLIMATICO E LE SUE CONSEGUENZE 	13.2 - INTEGRARE NELLE POLITICHE, NELLE STRATEGIE E NEI PIANI NAZIONALI LE MISURE DI CONTRASTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI	13.2.2 - EMISSIONI TOTALI DI GAS SERRA PER ANNO	RIDUZIONE DEI GAS CLIMALTERANTI PRODOTTE DAGLI INTERVENTI PNRR RELATIVI AL SETTORE DEI TRASPORTI	% DIVERSIONE MODALE STRADAFERROVIA

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 14 – LA VITA SOTT'ACQUA

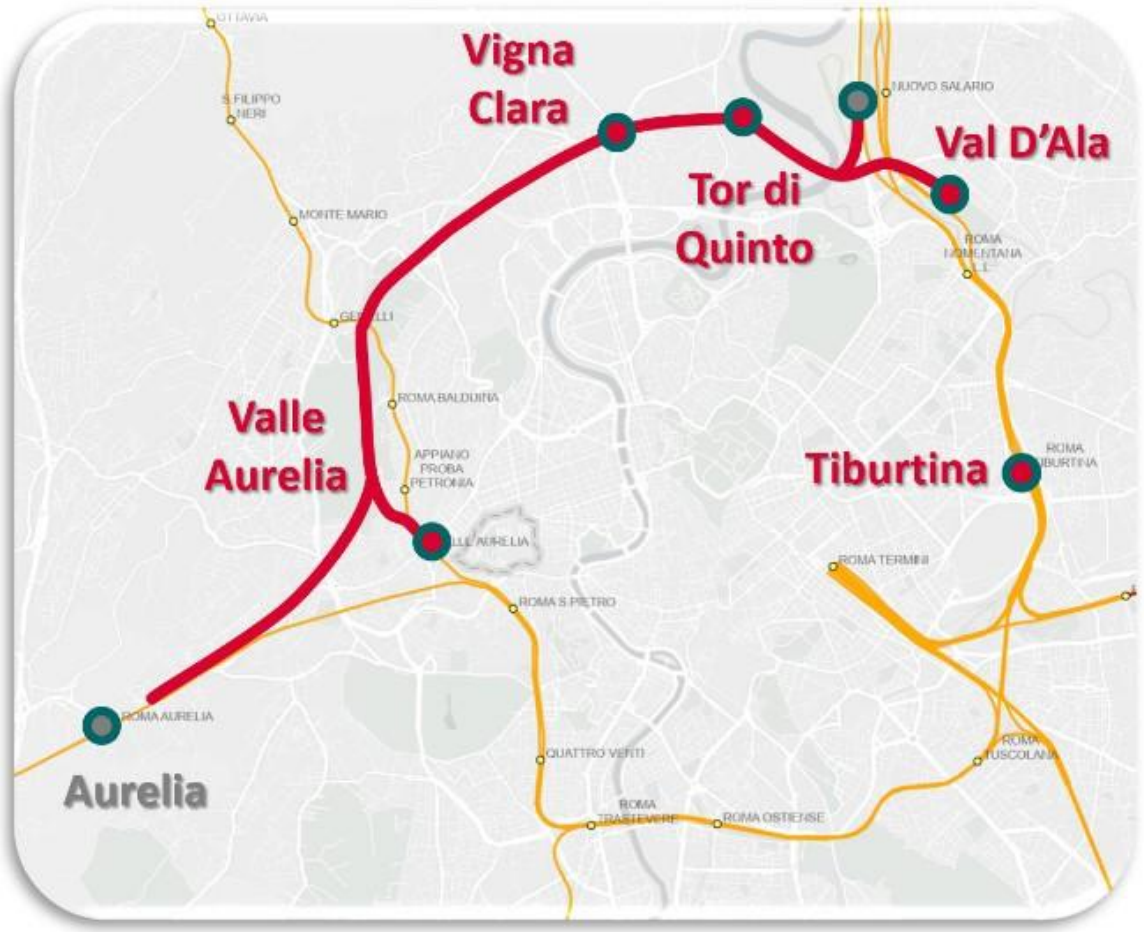
GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
CONSERVARE E UTILIZZARE IN MODO SOSTENIBILE GLI OCEANI, I MARI E LE RISORSE MARINE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE 	14.1 - ENTRO IL 2025, PREVENIRE E RIDURRE IN MODO SIGNIFICATIVO L'INQUINAMENTO MARINO, IN PARTICOLARE QUELLO DERIVANTE DALLE ATTIVITÀ TERRESTRI, COMPRESI I RIFIUTI MARINI E L'INQUINAMENTO DELLE ACQUE DA PARTE DEI NUTRIENTI	14.1.1 - (A) INDICE DI EUTROFIZZAZIONE COSTIERA; E (B) DENSITÀ DEI DETRITI DI PLASTICA GALLEGGIANTI	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE NAVIGAZIONE GREEN	NR VEICOLI
	14.2 - ENTRO IL 2020, GESTIRE E PROTEGGERE IN MODO SOSTENIBILE GLI ECOSISTEMI MARINI E COSTIERI PER EVITARE IMPATTI NEGATIVI SIGNIFICATIVI, ANCHE RAFFORZANDO LA LORO CAPACITÀ DI RECUPERO E AGENDO PER IL LORO RIPRISTINO, AL FINE DI OTTENERE OCEANI SANI E PRODUTTIVI	14.2.1 - NUMERO DI PAESI CHE UTILIZZANO APPROCCI ECOSISTEMICI PER LA GESTIONE DELLE AREE MARINE		

Gli investimenti nel settore ferroviario si prevede produrranno un sensibile miglioramento della quantità, qualità e competitività delle infrastrutture e dei servizi di trasporto collettivo a discapito delle altre modalità di trasporto (soprattutto dell'auto privata), tramite l'incremento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura ferroviaria e il miglioramento dell'accessibilità di trasporto alla rete ferroviaria. Anche lo spread tra aree geografiche del Paese verrà ridotto tramite, ad esempio, un aumento significativamente maggiore dell'accessibilità ferroviaria del sud rispetto al centro ed al nord.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0258:
Chiusura anello ferroviario di Roma
(CUP J31H03000180008)



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

1 PREMESSA 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 2

3 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 3

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 4

5 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 5

6 COSTO A VITA INTERA 5

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1 PREMESSA

Il progetto di chiusura dell'Anello ferroviario di Roma è inserito nel più ampio programma di interventi per la realizzazione della "Gronda merci di Roma", del quale costituisce una fase funzionale di prima attuazione, che prevede la realizzazione di un nuovo collegamento per consentire l'istradamento dei treni merci della linea dorsale Firenze – Roma e della tirrenica Pisa – Roma verso la linea Roma – Formia – Napoli, utilizzando la linea di Cintura Nord, opportunamente integrata, ed una nuova linea (Cintura Sud) che, diramandosi da Ponte Galeria, si sarebbe innestata sulla linea Roma – Formia a sud di Campoleone.

Tale opera è inserita nell'elenco delle opere commissariate ai sensi dell'art.4, comma 1, del D.L. 18/4/2019 c.d. «Sblocca cantieri» e s.m.i..

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16/04/2021, la dott.ssa Vera Fiorani è stata nominata Commissaria straordinaria per la "Chiusura Anello ferroviario di Roma".

Il Progetto NPP 0258 "Realizzazione Gronda Merci di Roma" è inserito nell'aggiornamento 2020/2021 del CdP-I 2017-2021 nella "Tabella A –Portafoglio investimenti in corso e programmatici - A05 – Programmi città metropolitane" alle righe 0258A Completamento anello ferroviario di Roma (Cintura Nord) e P106 Gronda merci di Roma - Cintura sud con un costo complessivo pari a 1.392 milioni di euro e risorse pari a 207,60 milioni di euro.

Il presente dossier è stato redatto per aggiornare il contenuto del citato Progetto in considerazione dello stralcio dallo stesso degli interventi per la realizzazione della cintura sud e della ridefinizione del costo a vita intera dei restanti interventi per la realizzazione della cintura nord, che passa da 547 a 904 milioni di euro con un incremento di 357 milioni di euro.

2 Obiettivi del progetto

Il Progetto ha l'obiettivo di realizzare un nuovo passaggio ad ovest per le relazioni ferroviarie di tipo anulare e tangenziale a servizio della città di Roma e dell'area metropolitana con conseguente incremento dei livelli qualitativi e quantitativi dei servizi, dell'offerta commerciale passeggeri nel Nodo, nonché realizzare un itinerario di gronda alla capitale per il traffico merci. In particolare:

- consentire di attivare un servizio metropolitano, ad integrazione dei servizi analoghi già presenti nell'ambito del Nodo di Roma;
- potenziare le connessioni per una migliore integrazione della rete sia in ambito urbano sia in ambito ferroviario, garantendo tra le altre cose l'interscambio con i servizi ferroviari della linea Roma – Viterbo gestita da ATAC in corrispondenza di Tor di Quinto;
- consentire l'accessibilità diretta ai servizi ferroviari per alcuni municipi urbani oggi non serviti da tale modalità;
- realizzare itinerari alternativi per il traffico merci in condizioni di circolazione perturbata nel nodo di Roma.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

3 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

Gli interventi previsti nel presente Progetto sono stati ricompresi nell'elenco delle opere strategiche allegato alla legge n. 443 del 2001 (cd. Legge Obiettivo). Il progetto preliminare di tutti gli interventi è stato redatto nel 2003 ed è stato inviato ai soggetti competenti per la valutazione sulla compatibilità ambientale per la quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha espresso parere positivo in data 24.02.2004 contenente tuttavia prescrizioni molto impattanti per il tracciato della parte a sud.

Dopo un lungo periodo di sospensione dovuto a molteplici criticità (difficoltà di recepire alcune prescrizioni relative al tracciato della cintura sud, necessità di completare i lavori di messa a sagoma ed adeguamento della galleria Cassia-Monte Mario sul tracciato della cintura nord, individuazione delle modalità d'intervento su aree occupate abusivamente), il 1° dicembre 2014 è stato stipulato con Roma Capitale un verbale d'intesa per la definizione degli interventi da realizzare nell'ambito del Nodo ferroviario di Roma, nel quale era previsto anche la "Prima fase funzionale di completamento dell'Anello ferroviario Nord". In considerazione di ciò è stata riavviata la progettazione della Cintura Nord, rimandando la progettazione e la realizzazione della Cintura Sud ad una fase successiva, con stralcio delle correlate attività dal Progetto NPP 0258 "Realizzazione Gronda Merci di Roma".

Di seguito si riporta una descrizione sintetica dello stato di attuazione di ciascun lotto:

- raddoppio Valle Aurelia-Vigna Clara nel mese di febbraio 2022 è stato ultimato il PFTE;
- tratta collegamento Vigna Clara-Tor di Quinto nel mese di febbraio 2022 è stato ultimato il PFTE;
- tratta Tor di Quinto–Val d'Ala e modifiche al PRG Tiburtina nel mese di febbraio 2022 è stato ultimato il PFTE;
- tratta Bivio Pineto–stazione Aurelia e tratta Bivio Tor di Quinto–Roma Smistamento sono in corso di definizione le modalità e le tempistiche di attuazione dell'intervento, anche in relazione alla disponibilità dei finanziamenti.

Per quanto riguarda il collegamento tra Valle Aurelia – Vigna Clara, linea strategica per il quadrante nord della città di Roma, la stessa è stata già realizzata a semplice binario, attivata per un breve periodo nel 1990 e successivamente sospesa all'esercizio. A seguito della sentenza del TAR Lazio n. 3418 del 28/03/2018, che si è espresso positivamente nei confronti di RFI in merito al ricorso presentato da alcuni residenti, sono state avviate le attività per la riattivazione della tratta nell'ambito di un correlato Progetto di investimento, avvenuta il 13 giugno 2022.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

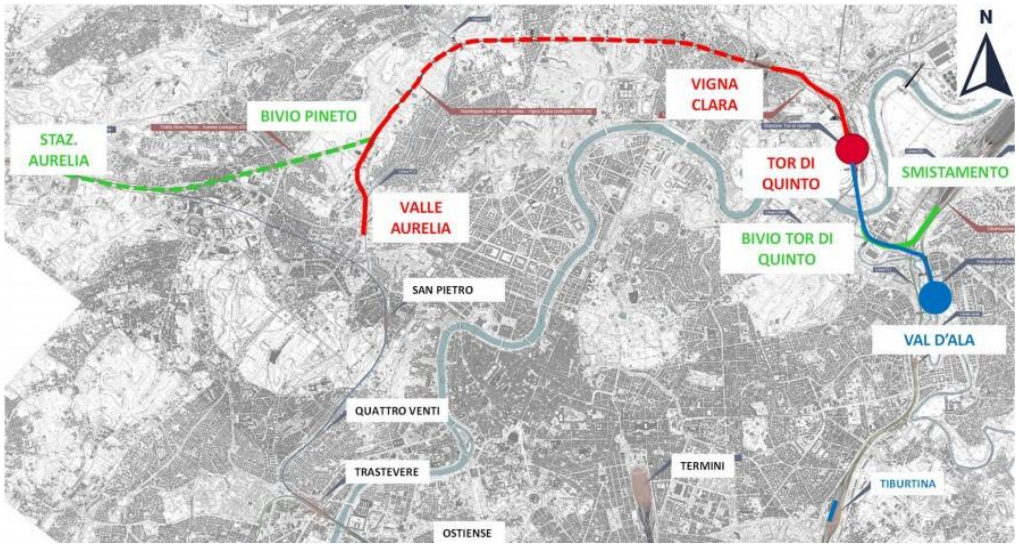
4 Descrizione dell'intervento

Contempla la realizzazione di un nuovo tratto di linea ferroviaria elettrificata a doppio binario a nord di Roma (Cintura Nord) nella tratta Valle Aurelia-Tiburtina, comprese le bretelle di collegamento con la linea Tirrenica (Bivio Aurelia) e la linea lenta per Firenze (Bivio Tor di Quinto). È prevista inoltre la realizzazione di una nuova stazione a Tor di Quinto, con interscambio con la ferrovia concessa Roma–Viterbo gestita dall'ATAC, ed il potenziamento della stazione Val d'Ala. Tra Valle Aurelia e Vigna Clara sarà raddoppiato il singolo binario attualmente esistente.

Gli interventi ricadono interamente nel Comune di Roma e si sviluppano parte in galleria, sotto l'altura di Monte Mario, e parte in rilevato/viadotto tre la piana di Tor di Quinto la zona Salaria. Il tracciato attraversa il fiume Tevere e il fiume Aniene. L'opera è costituita prevalentemente da viadotti e gallerie.

La realizzazione è prevista da effettuare in tre lotti funzionali:

- Lotto 1: Valle Aurelia-Vigna Clara-Tor di Quinto suddiviso in:
  - Lotto 1A: Valle Aurelia – Vigna Clara,
  - Lotto 1B: Vigna Clara -Tor di Quinto;
- Lotto 2: Tor di Quinto – Val d'Ala e modifiche al PRG Tiburtina;
- Lotto 3: Bivio Pineto – Stazione Aurelia e Bivio Tor di Quinto – Smistamento.



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

5 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Nella seguente tabella sono riportate sinteticamente le caratteristiche tecniche degli interventi

Descrizione	**Parametro**
Lunghezza del tracciato	17 km circa
Stato di elettrificazione	3 kV
Velocità massime di tracciato (km/h)	100 km/h (rango A) 140 km/h (rango B)
Regime di circolazione	ERMTS
Sistema di esercizio	DCO/SCCM DCO/SCCM Roma Tiburtina (e) – Roma Ostiense – S. Pietro – Valle Aurelia – Tor di Quinto – Bivio Tor di Quinto – Val D'ala (e). Bivio Roma Aurelio verrà gestito nell'ambito del DCO/SCCM Roma S. Pietro (e) - Civitavecchia.
Categoria di peso assiale	D4
Codifica trasporto combinato	P/C80
Modulo di linea (m.)	750 m

6 Costo a Vita Intera

Nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021, il costo a vita intera degli interventi per la realizzazione della cintura nord è stimato in 547,37 M€, importo determinato sulla base della progettazione preliminare del 2003.

Sulla base dell'aggiornamento progettuale e delle fasi di lavoro descritte ai paragrafi precedenti il costo a vita intera dell'intervento "Chiusura Anello Ferroviario di Roma" è stato ridefinito pari a 904,44 M€. Si riporta di seguito il quadro economico del Progetto:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA 0258 CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO DI ROMA			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1) [M€]**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento [M€]**	**Importi cumulati (1) [M€]**
Lavorazioni	**622,13**	**68,79%**	**622,13**
Opere civili	*501,72*	*55,47%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*31,99*	*3,54%*	
Impianti tecnologici	*78,47*	*8,68%*	
Progettazione Esecutiva	*9,94*	*1,10%*	
Oneri per la sicurezza	**48,18**	**5,33%**	**670,31**
Somme a disposizione	**234,13**	**25,89%**	**904,44**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare	**904,44**	**100,00%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

Di seguito sono riportate le principali motivazioni di incremento del costo a vita intera:

- adeguamento alle normative attuali che hanno comportato una revisione degli interventi precedentemente previsti;
- adozione dei più recenti standard tecnologici (ERTMS);
- revisione delle scelte progettuali precedentemente adottate per tener conto del differente stato dei luoghi rispetto a quanto precedentemente considerato (previsione di una variante in viadotto per la risoluzione di criticità rappresentate dalla presenza di attività commerciali interferenti con il tracciato originale);
- ottimizzazioni progettuali adottate per consentire la realizzazione di un nodo di scambio a Tor di Quinto con la ferrovia Roma-Viterbo gestita dall'ATAC;
- adeguamento dei costi per le parti invariate dato il significativo tempo intercorso (2003-2021).

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0298:
Raddoppio tratta PM 228-Castelplanio
(J21J05000000001)



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

1 PREMESSA 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 3

3 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 3

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 4

5 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 6

6 COSTO A VITA INTERA 7

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1 PREMESSA

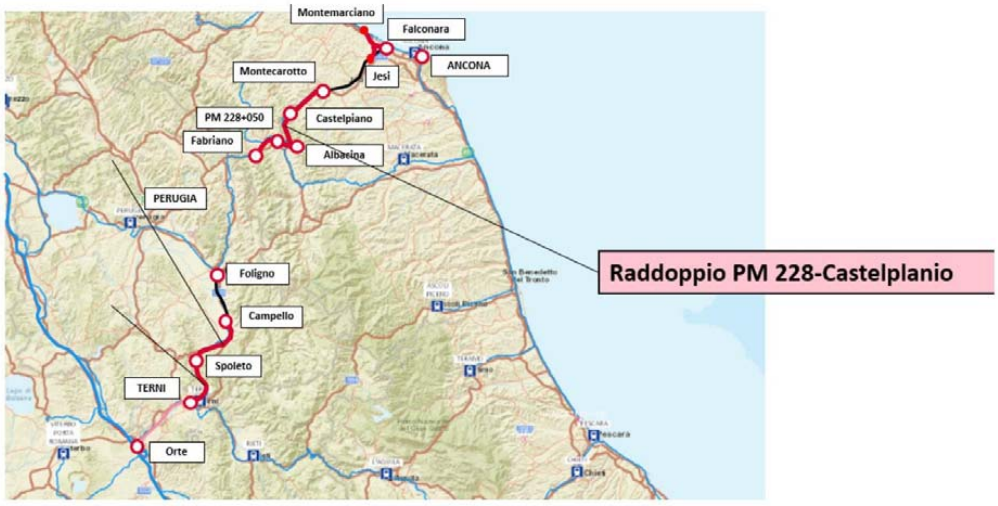
Le azioni programmatiche-progettuali ed esecutive finalizzate al potenziamento infrastrutturale della linea Orte-Falconara hanno avuto inizio negli anni 80, con la Legge n. 17 del 12/2/1981 e sono state attivate dalle F.S. tramite le predisposizioni di un programma integrativo di interventi di potenziamento ed ammodernamento del materiale rotabile della rete ferroviaria statale.

Il progetto NPP 0298 "Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con bypass di Albacina" è parte funzionale del programma di potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara, il cui rinnovamento si configura come una delle attuazioni programmatiche fondamentali per la rete dei trasporti del centro penisola. Il Progetto oggetto della presente relazione si inserisce nel programma generale di potenziamento infrastrutturale della citata linea, nell'ambito dello sviluppo delle trasversali, e contempla tra l'altro il raddoppio delle tratte Spoleto – Campello, Fabriano – PM 228 e Castelplanio – Montecarotto.

Il potenziamento della linea Orte-Falconara è ritenuto indispensabile per il miglioramento e lo sviluppo del servizio ferroviario delle Regioni attraversate e per il collegamento Tirreno-Adriatico.

Il Progetto NPP 0298 "Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con bypass di Albacina" è inserito nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021 alla riga 0298 "Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con bypass di Albacina" con un costo a vita intera complessivo pari a 573,10 milioni di euro e risorse disponibili pari a 438,44 milioni di euro a valere sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16/04/2021, l'ing. Vincenzo Macello è stata nominato Commissario straordinario per la "Potenziamento e sviluppo della linea Orte-Falconara".



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Il progetto di raddoppio della tratta PM 228 – Castelplanio con by-pass di Albacina è suddiviso in 3 lotti funzionali:

- Lotto 1: P.M. 228-Genga;
- Lotto 2: Genga-Serra S. Quirico;
- Lotto 3: Serra S. Quirico-Castelplanio;

Di questi, il lotto 2, individuato come prioritario e, quindi, inserito nel perimetro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, sarà il primo lotto ad essere realizzato. Seguirà la realizzazione del lotto 3 e successivamente del lotto 1, a valle della disponibilità dei correlati finanziamenti.

La presente relazione è redatta in quanto a seguito degli approfondimenti progettuali è emerso un aumento del costo complessivo del progetto da 573,10 a 1.112 milioni di euro.

2 Obiettivi del progetto

I benefici attesi sono:

- risparmi di tempo di viaggio per gli utenti già utilizzatori del trasporto ferroviario
- riduzione dell'incidentalità
- riduzione dell'inquinamento atmosferico
- riduzione delle emissioni acustiche

3 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

Ad inizio degli anni 2000 fu sviluppato il progetto definitivo di raddoppio della tratta Fabriano – P.M. 228 - Castelplanio (26 km) il quale, con Decreto VIA N. 7750 del 30/10/2002 ai sensi della Legge n°349/1986, ottenne parere positivo con prescrizioni per il tracciato tra Fabriano e Posto di Movimento al Km 228(P.M. 228), e giudizio negativo per la rimanente parte.

In data 27/06/2002 si è svolta la Conferenza di Servizi per la tratta Fabriano - P.M. 228, in cui è stato approvato il progetto definitivo e, nel gennaio 2003, sono state avviate le procedure di appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione della tratta.

Relativamente alla tratta P.M. 228 - Castelplanio, che nel frattempo era stata inclusa tra le infrastrutture strategiche di cui alla Legge N. 443 del 21 dicembre 2001 (c.d. Legge Obiettivo), è stato redatto un nuovo progetto preliminare sottoposto nel 2003 a iter approvativo, ricevendo tuttavia parere negativo da parte del Ministero per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Regione Marche, ritenendo il progetto incompatibile con l'attraversamento della vallata dell'Esino, in corrispondenza della piana di Camponocecchio.

Nel 2005 è stata redatta una variante al progetto preliminare e allo studio d'impatto ambientale che ha ottenuto il nulla osta da parte delle Soprintendenze coinvolte il 10/11/2006.

Il progetto è stato successivamente trasmesso al C.I.P.E., ma non ha ricevuto alcuna approvazione.

Con l'inserimento della direttrice Orte - Falconara nella Missione "Infrastrutture per la Mobilità Sostenibile" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza varato dal Consiglio dei Ministri il 12 gennaio 2021, nonché tra le opere commissariate ai sensi dell'art. 4. comma 1, del D.Lgs. 18/04/2019 e s.m.i. (c.d. "Sblocca cantieri"), è stato avviato Progetto di fattibilità tecnico economica sulla base del progetto preliminare del 2003.

Per il lotto 2 è già stato avviato l'iter autorizzativo, il quale risulta tutt'ora in corso.

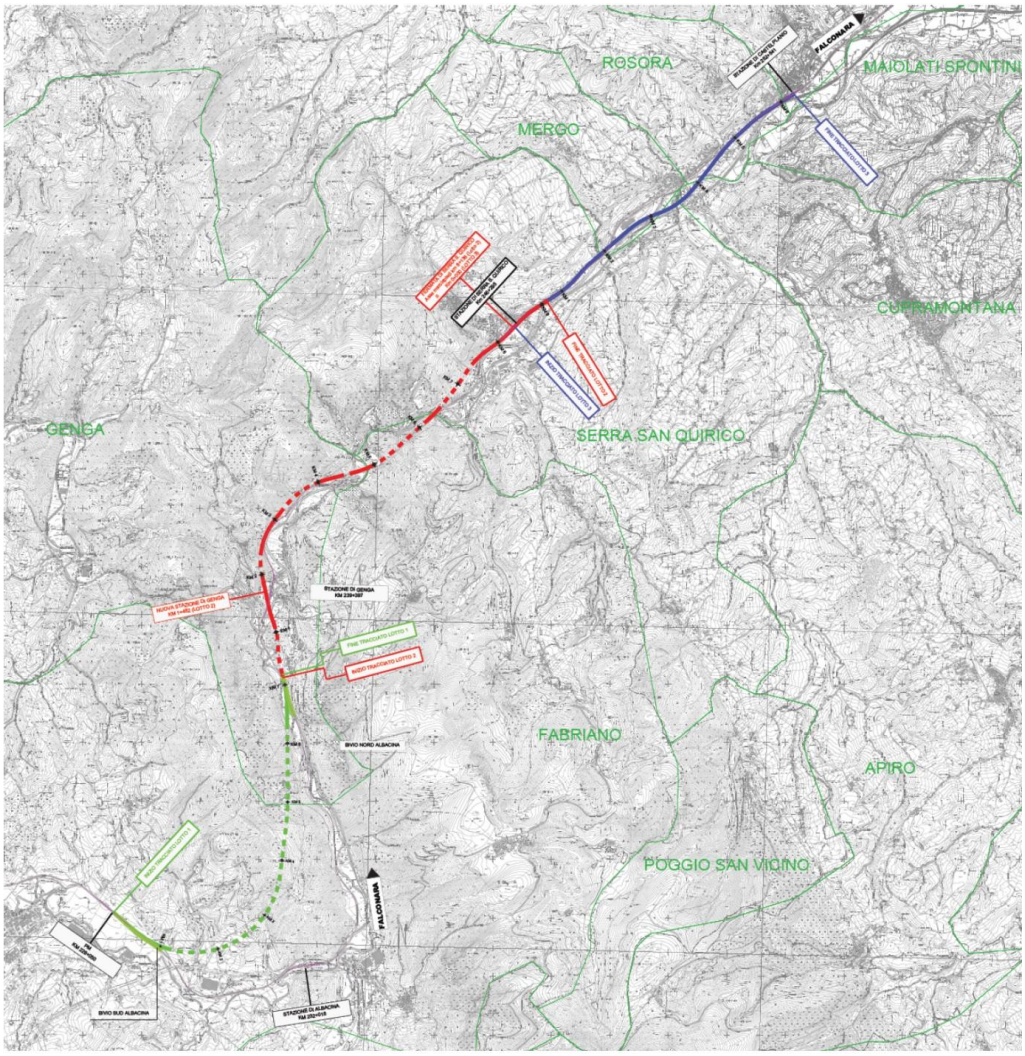
In data 28/02/2022 il Comitato Speciale del CSLLPP ha espresso parere positivo relativamente al lotto 2; inoltre sono attualmente in corso le procedure di Dibattito Pubblico ai sensi del DPCM n.78/2018 oltre che dell'Art. 46 della L. n.108/2021, il Parere del Sovrintendente ai sensi dell'Art. 25 del D.Lgs. 50/2016 oltre che dell'Art. 44 comma 2. della L. n.108/2021, la Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero della Transizione Ecologica ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. oltre che dell'Art. 44 comma 3. della L. n.108/2021 e la Conferenza dei Servizi con localizzazione ai sensi della L. n. 241/1990, oltre che dell'Art. 44 comma 4. della L. n. 108/2021.

4 Descrizione dell'intervento

Il raddoppio della tratta PM228 – Castelplanio è suddiviso in tre lotti funzionali di seguito descritti:

- Lotto 1: P.M. 228-Genga;
- Lotto 2: Genga-Serra S. Quirico;
- Lotto 3: Serra S. Quirico-Castelplanio;

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



L'intervento di potenziamento della tratta tra il Posto di Movimento, al km 228+014 della L.S., denominato P.M. 228, e il fabbricato viaggiatori della stazione esistente di Castelplanio, attraversa i territori dei Comuni di Genga, Serra S. Quirico, Mergo, Rosora e Castelplanio.

Il raddoppio della linea ha un'estensione totale di 21,5 km e avviene, in gran parte, in variante di tracciato, attraverso gallerie naturali e opere d'arte (viadotti e gallerie artificiali), e, in parte, in affiancamento al binario esistente. Il nuovo tracciato planimetrico è caratterizzato da velocità variabili pari a 85km/h, 145 km/h, 150 km/h, 165km/h, 175km/h e pendenza longitudinale massima adottata pari a 12‰; dal punto di vista altimetrico presenta un profilo di progetto, studiato per limitare al minimo le interferenze con le viabilità, per garantire la compatibilità idraulica e le condizioni necessarie per la realizzazione delle gallerie e delle relative opere di sicurezza.

Nell'ambito dell'intervento è prevista la realizzazione di due nuove stazioni, quella di Genga, al km 239+397, che sarà decentrata nell'area parcheggio retrostante l'impianto della stazione attuale, e quella di Serra S. Quirico, al Km 246+295, che sarà adeguata a fermata nella medesima sede attuale.

La stazione di Albacina al km 232+018, che rimarrà in funzione sulla diramazione per Macerata - Civitanova M., viene collegata con un bivio Albacina Sud, posto in corrispondenza del P.M. 228, per le relazioni Fabriano – Civitanova M. e con un bivio Albacina Nord, posto circa 1,5 km prima di Genga, per i collegamenti Albacina – Falconara.

Tra gli interventi è prevista, inoltre, la soppressione dei passaggi a livello che interessano la sede ferroviaria lungo il tracciato e la realizzazione di nuove viabilità sostitutive per l'attraversamento della ferrovia mediante sovrappassi o sottopassi della linea stessa.

In considerazione inoltre delle attività in corso volte a favorire l'accelerazione dell'attuazione del piano ERTMS sulla direttrice Orte – Falconara, è stato inserito l'attrezzaggio ERTMS della tratta Fabriano – Castelplanio nell'ambito del progetto 0298 che ne prevedrà la progettazione e la realizzazione. Si prevedere quindi l'aggiornamento della tecnologia esistente al fine di implementare l'attrezzaggio di cui sopra, passando da tecnologia ACEI ad ACC.

5 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Il nuovo tracciato si articola, dunque, in tre lotti funzionali

- LOTTO 1: include la tratta compresa tra il P.M. 228 esistente, alla pk 228+014 della L.S., e la pk di intervento 7+200=0+047 del BD, con una breve sovrapposizione con il binario del lotto consecutivo. Tra gli interventi previsti nell'ambito del Lotto 1 vi è la realizzazione del nuovo Bivio Sud per Albacina, posto in corrispondenza del P.M. 228, per il collegamento Fabriano - Civitanova M., e del nuovo Bivio Nord per il collegamento Albacina - Falconara, da realizzare in corrispondenza della fine intervento del lotto 2. Il Lotto 1 è caratterizzato da un'unica galleria, la GN01, denominata "Galleria Le Cone", dello sviluppo complessivo di 5380 m ca. Rispetto al Progetto Preliminare del 2003-2006, che vedeva anch'esso lo sviluppo della linea in Galleria Le Cone, doppio binario, a canna singola, la nuova linea prevede l'inserimento del tracciato in una galleria a doppia canna.
- LOTTO 2: inizia alla pk 237+589, prima dell'imbocco Sud della GN01, detta "Galleria Valtreara", e termina poco dopo l'impianto di stazione di Serra San Quirico, alla pk 246+958 della L.S. Tra gli interventi previsti nel Lotto 2, è inclusa la realizzazione del nuovo impianto di stazione di Genga e l'adeguamento a fermata della stazione di Serra S. Quirico.
- LOTTO 3: ha inizio alla pk 246+958, poco dopo l'impianto di fermata di Serra S. Quirico, e termina alla pk 252+578 della L.S., prima dell'ingresso nell'impianto di stazione di Castelplanio. In questa tratta, la nuova linea si sviluppa principalmente all'aperto, superando un'alternanza di tratti in rilevato/trincea e due opere in viadotto, di 60 m e 2180 m, rispettivamente. Il raddoppio della linea è previsto, in parte in sede, a monte della

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

linea storica sul versante opposto del Fiume Esino, e, in parte, in variante di tracciato, sfruttando il corridoio già individuato dall'opera stradale S.S. 76 attualmente in esercizio.In particolare, in tale area è prevista la realizzazione del viadotto di maggiore sviluppo, funzionale al superamento delle interferenze idrauliche rappresentate dal Fiume Esino e dai suoi relativi affluenti.

6 Costo a Vita Intera

Il Progetto NPP 0298 "Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con bypass di Albacina" è inserito nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021 alla riga 0298 "Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con bypass di Albacina" con un costo a vita intera complessivo pari a 573,10 milioni di euro (determinato sulla base del vecchio Progetto Preliminare di cui alla Legge N. 443 del 21 dicembre 2001).

Ad oggi è stato sviluppato il progetto di fattibilità tecnica ed economica di tutti e tre i lotti in esito al quale il costo dell'intervento ha subito un incremento di 538,9 milioni di euro a causa:

- della necessità di attualizzare il progetto preliminare al nuovo quadro normativo;
- della necessità di dover aggiornare gli interventi in base ai nuovi vincoli territoriali (PAI) emersi successivamente alla redazione dei primo progetto preliminare;
- alla necessità di realizzare nuove opere per la risoluzione alle interferenze per la mutata viabilità rispetto a quella presa in considerazione nel progetto preliminare originario;
- alla realizzazione della nuova stazione di Genga, originariamente prevista nel progetto preliminare con il solo adeguamento del piano ferro mentre nell'attuale PFTE è prevista in viadotto scatolare;

Le risorse attualmente disponibili consentono la completa copertura del CVI del presente Lotto 2 "Genga – Serra S. Quirico" che ha il seguente Quadro Economico:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PIS Tabella A

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
0298 RADDOPPIO PM228 - CASTELPLANIO
LOTTO 2 GENGA - SERRA S. QUIRICO

Riepilogo Generale del Progetto

Voci	Importi (1)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati (1)
Lavorazioni	**341**	**77,75%**	**341**
Opere civili	**287**	*65,48%*	
Sovrastruttura ferroviaria	**10**	*2,36%*	
Impianti tecnologici	**38**	*8,67%*	
Progettazione Esecutiva	**5**	*1,23%*	
Oneri per la sicurezza	**17**	**3,95%**	**358**
Somme a disposizione	**80**	**18,30%**	**438**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**438**	**100,00%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 1357:
Potenziamento Fossano-Cuneo
(CUP J11H03000100001)



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

1 PREMESSA 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 2

3 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 3

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 3

5 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 10

6 COSTO A VITA INTERA 11

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1 PREMESSA

La progettazione delle opere oggetto della presente relazione si colloca nel programma di realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia o sottovia) che RFI sta portando avanti al fine di eliminare i passaggi a livello presenti sull'intera rete e aumentare la sicurezza della circolazione sui due sistemi, ferrovia e strada.

In quest'ottica, nell'ambito del programma di soppressione dei passaggi a livello presenti sulla linea ferroviaria Fossano – Cuneo nel Comune di Centallo, e nello specifico:

- soppressione del P.L. al Km 61+321;
- soppressione del P.L. al Km 64+219;
- soppressione del P.L. al Km 64+934;

è emersa la necessità di realizzare le seguenti opere:

- realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia posto al km 61+653 della linea ferroviaria Fossano – Cuneo sulla Strada Provinciale 169 (di categoria C2 – extraurbana secondaria), per la soppressione del P.L. posto al km 61+321;
- realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia posto al km 64+733 della linea ferroviaria Fossano – Cuneo, sulla strada locale di nuova realizzazione di categoria F2 (locale in ambito extraurbano) che permetterà il collegamento tra la Strada Provinciale 20 e la Strada Provinciale 306, per la soppressione dei P.L. posti ai km 64+219 e 64+934.

L'Ing. Luca Bassani è stato nominato Referente del presente Progetto con CO n. 574/AD del 18 novembre 2020.

Con il presente documento si aggiorna il Costo a Vita Intera del progetto da 15,5€ previsti nell'aggiornamento 2020-21 del CdP 2017-21 agli attuali 21,5 M€, derivante dagli esiti della progettazione e dell'iter autorizzativo.

Il Progetto di Investimento è inoltre inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), relativamente agli interventi di soppressione dei PL ai Km 64+219 e 64+934 della linea Fossano-Cuneo, che saranno completati entro Dicembre 2025.

2 Obiettivi del progetto

I benefici attesi sono:

- incremento della capacità di trasporto ferroviario;
- maggiore efficienza e sicurezza;

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

- riduzione dei tempi di percorrenza, per effetto dell'eliminazione dei vincoli imposti dalla presenza dei PL.
- miglioramento delle condizioni di accessibilità.

3 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

Lo stato di avanzamento delle opere e la previsione di ultimazione delle opere è riportato nella seguente tabella:

Linea Fossano-Cuneo viabilità stradale per soppressione PL	
Soppressione PL km 64+219 e 64+934	**Avanzamento**
PD	Ultimato
Iter autorizzativo sul PD	In corso
Attivazione soppressione PL	Dicembre 2025
Soppressione PL km 61+321	**Avanzamento**
PD	Ultimato
Iter autorizzativo sul PD	In corso
Attivazione soppressione PL	Aprile 2027

4 Descrizione dell'intervento

Come premesso, il progetto prevede:

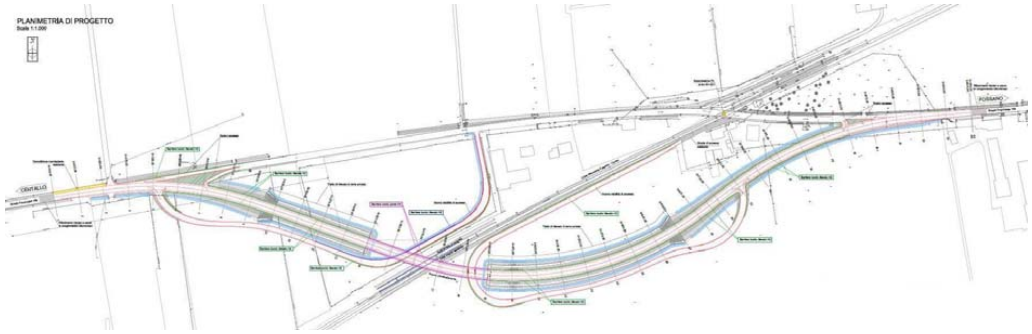
- la realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia posto al km 61+653 della linea ferroviaria Fossano - Cuneo sulla Strada Provinciale 169, per la soppressione del P.L. posto al km 61+321;
- la realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia posto al km 64+733 della linea ferroviaria Fossano - Cuneo, sulla strada locale di nuova realizzazione di categoria F2 (locale in ambito extraurbano) che permetterà il collegamento tra la Strada Provinciale 20 e la Strada Provinciale 306, per la soppressione dei P.L. posti ai km 64+219 e 64+934.

Modifica viabilità SP169

L'intervento consiste essenzialmente nella costruzione di un cavalcaferrovia sulla Strada provinciale 169 per lo scavalcamento della linea ferroviaria Fossano – Cuneo, resa necessaria

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

dalla soppressione del passaggio a livello al km 61+321 della linea ferroviaria stessa, ad est del centro abitato di Centallo.

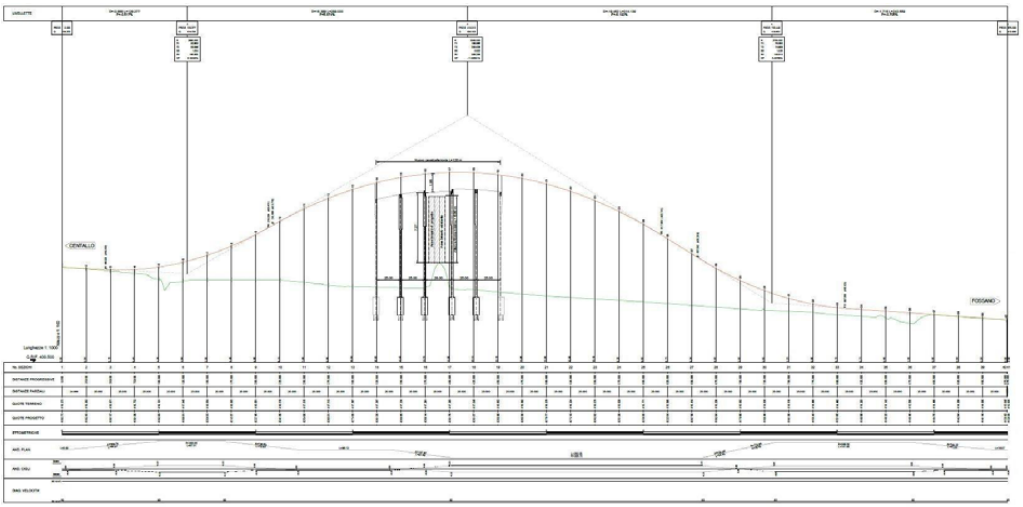


Tale nuova viabilità sarà del tipo C2, strada extraurbana (D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/2001 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade); la carreggiata sarà articolata con due corsie autoveicolari di 3,50 m più due banchine laterali di 1,25 m.

Sul viadotto si prevede inoltre, da ambo i lati, un camminamento di servizio di larghezza 80 cm da utilizzare per le operazioni di manutenzione dell'opera. Il camminamento sarà sempre protetto tramite parapetto, per la sola campata di attraversamento della linea ferroviaria sarà inoltre prevista, in accordo con quanto indicato nel Manuale di Progettazione delle opere civili, una specchiatura di tipo cieco per l'altezza di 1,00 m sormontata dalla rete di protezione fino all'altezza di 3 m dal piano di calpestio, al fine di evitare la caduta sulla sede ferroviaria di oggetti di piccole dimensioni che può verificarsi sia per atti accidentali che vandalici.

Data la necessità di inserire l'intervento nel contesto territoriale esistente e considerato che il nuovo cavalcaferrovia sarà situato in prossimità dell'ingresso all'abitato di Centallo, per la definizione del tracciato stradale si è assunta una velocità massima di progetto pari a 80 km/h che corrisponde ad un limite di velocità di 70 km/h.

L'andamento altimetrico sarà tale da consentire il superamento della linea ferroviaria con un'altezza libera minima di 6,90 m rispetto al piano del ferro. Le rampe di raccordo delle corsie autoveicolari avranno pendenza del 5,67 % e 6,19%, con raccordi verticali di raggio 2680 m e 2730 m per i due concavi e 3365 m per il raccordo convesso. Si riporta di seguito un estratto del profilo di progetto.

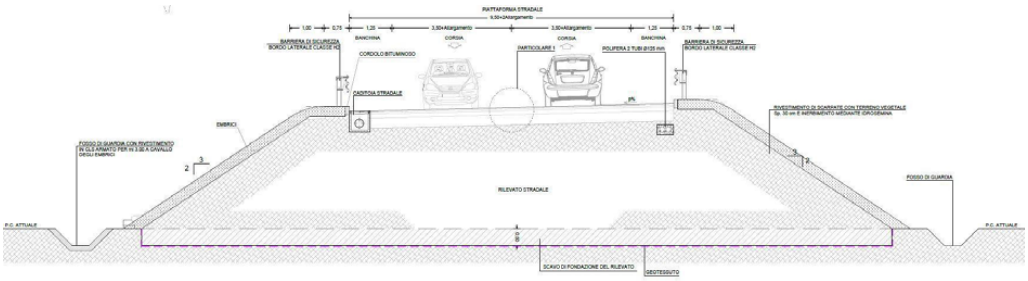


La pavimentazione stradale sarà del tipo flessibile, formata da un manto in conglomerato bituminoso su fondazione in misto granulare non legato.

Gli spessori della pavimentazione sono stati definiti in accordo con quanto indicato nel Catalogo delle pavimentazioni stradali.

Lo smaltimento delle acque di piattaforma avverrà: nei tratti in rilevato tramite un sistema di embrici che convoglieranno nei fossi di guardia alla base dei rilevati e successivamente nei recapiti esistenti; nel tratto in cavalcaferrovia le acque dell'impalcato saranno, invece, raccolte da apposite griglie collegate ad un collettore e, quindi, recapitate a terra mediante tubazioni discendenti poste a lato delle pile e convogliate nella rete idrografica esistente.

Di seguito si riporta un esempio di sezione tipologica in rilevato.

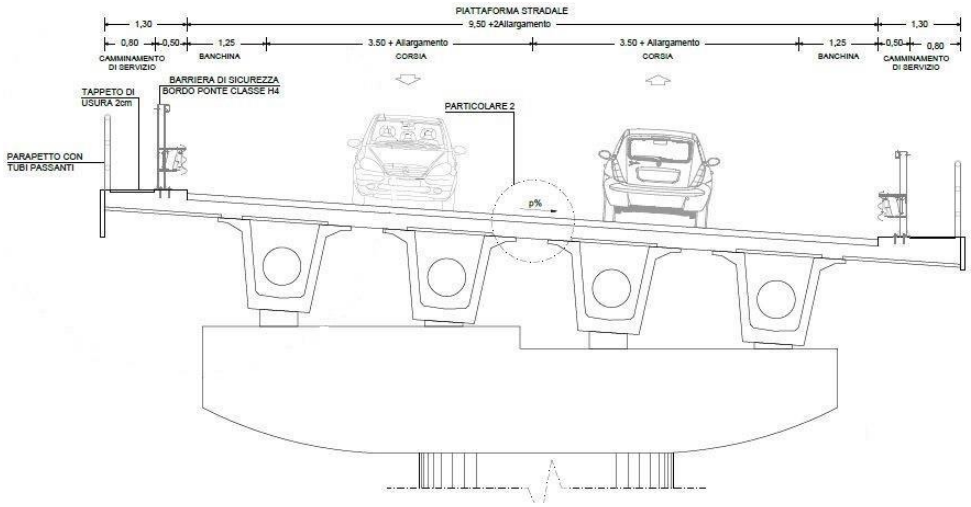


Il nuovo cavalcaferrovia sovrappassante la linea ferroviaria sarà a cinque campate con due spalle laterali e quattro pile intermedie. Le pile in cemento armato sono studiate in modo da avere minore impatto visivo e saranno formate da fusti in c.a. gettato in opera, che

poggeranno su fondazioni su pali, e da pulvini su cui saranno collocate le travate dell'impalcato.

L'impalcato sarà di larghezza complessiva di circa 12,00 m, le campate avranno luci di 25 m, ad eccezione della campata centrale sovrappassante la linea ferroviaria che avrà luce di 28 m. Nel complesso, escludendo la porzione in rilevato, il cavalcaferrovia avrà dunque uno sviluppo longitudinale di 128 m. L'impalcato sarà costituito da quattro travi prefabbricate con sezione a V in cemento armato precompresso con un getto collaborante di 25 cm di spessore realizzato in opera sul cui estradosso realizzare il manto stradale.

Di seguito si riporta un estratto di sezione tipologica dell'impalcato del nuovo cavalcaferrovia.



Nuova viabilità di collegamento SP20 e SP306

L'intervento consiste essenzialmente nella costruzione di una nuova viabilità di scavalcamento della linea ferroviaria Fossano-Cuneo per la soppressione dei passaggi a livello posti ai km 64+219 e 64+934 della linea ferroviaria stessa, a sud del centro abitato di Centallo.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

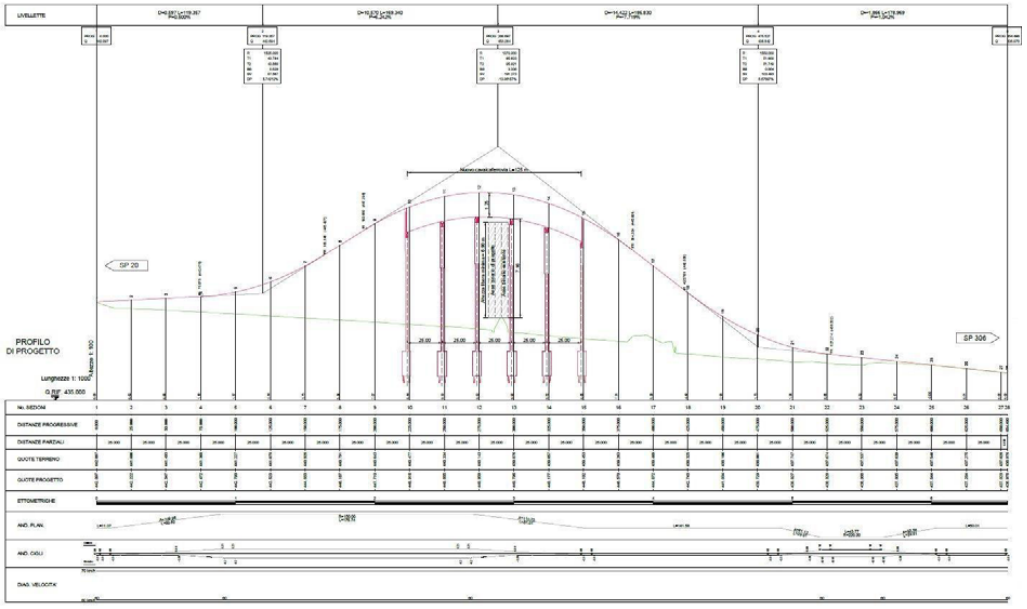


Tale nuova viabilità sarà del tipo F2, strada extraurbana (D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/2001 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade); la carreggiata sarà dunque articolata con due corsie autoveicolari di 3,25 m più due banchine laterali di 1,00 m.

Sul viadotto si prevede inoltre, da ambo i lati, un camminamento di servizio di larghezza 80 cm da utilizzare per le operazioni di manutenzione dell'opera. Il camminamento sarà sempre protetto tramite parapetto, per la sola campata di attraversamento della linea ferroviaria sarà inoltre prevista, in accordo con quanto indicato nel Manuale di Progettazione delle opere civili, una specchiatura di tipo cieco per l'altezza di 1,00 m sormontata dalla rete di protezione fino all'altezza di 3 m dal piano di calpestio, al fine di evitare la caduta sulla sede ferroviaria di oggetti di piccole dimensioni che può verificarsi sia per atti accidentali che vandalici.

Data la necessità di inserire l'intervento nel contesto territoriale esistente, per la definizione del tracciato stradale si è assunta una velocità massima di progetto pari a 60 km/h che corrisponde ad un limite di velocità di 50 km/h.

L'andamento altimetrico sarà tale da consentire il superamento della linea ferroviaria con un'altezza libera minima di 6,90 m rispetto al piano del ferro. Le rampe di raccordo delle corsie autoveicolari avranno pendenza del 6,24% e del 7,72%, con raccordi verticali di raggio 1525 m e 1550 m per i due concavi e 1370 m per il raccordo convesso. Si riporta di seguito un estratto del profilo di progetto.



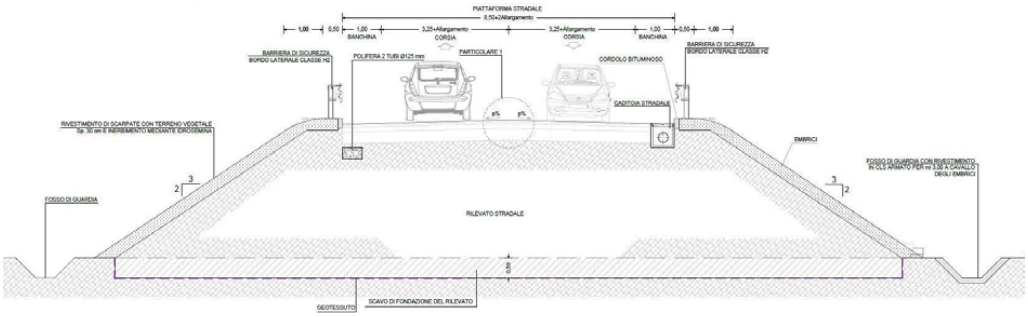
La pavimentazione stradale sarà del tipo flessibile, formata da un manto in conglomerato bituminoso su fondazione in misto granulare non legato.

Gli spessori della pavimentazione sono stati definiti in accordo con quanto indicato nel Catalogo delle pavimentazioni stradali.

Lo smaltimento delle acque di piattaforma avverrà: nei tratti in rilevato tramite un sistema di embrici che convoglieranno nei fossi di guardia alla base dei rilevati e successivamente nei recapiti esistenti; nel tratto in cavalcaferrovia le acque dell'impalcato saranno, invece, raccolte da apposite griglie collegate ad un collettore e, quindi, recapitate a terra mediante tubazioni discendenti poste a lato delle pile e convogliate nella rete idrografica esistente.

Di seguito si riporta un esempio di sezione tipologica in rilevato.

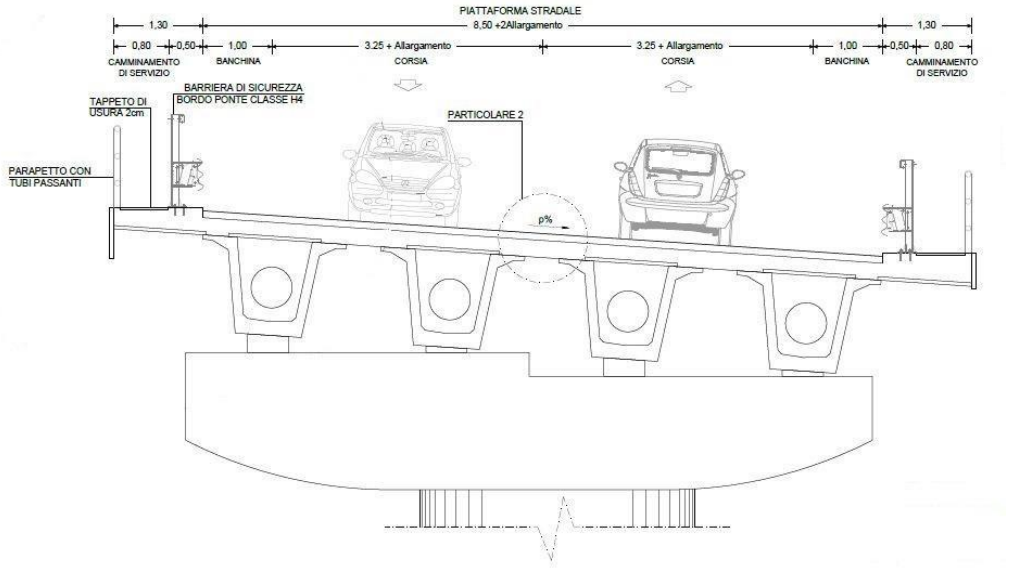
RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Il nuovo cavalcaferrovia sovrappassante la linea ferroviaria sarà a cinque campate con due spalle laterali e quattro pile intermedie. Le pile in cemento armato sono studiate in modo da avere minore impatto visivo e saranno formate da fusti in c.a. gettato in opera, che poggeranno su fondazioni su pali, e da pulvini su cui saranno collocate le travate dell'impalcato.

L'impalcato sarà di larghezza complessiva di circa 11,00 m, le campate avranno luci di 25 m. Nel complesso, escludendo la porzione in rilevato, il cavalcaferrovia avrà dunque uno sviluppo longitudinale di 125 m. L'impalcato sarà costituito da quattro travi prefabbricate con sezione a V in cemento armato precompresso con un getto collaborante di 25 cm di spessore realizzato in opera sul cui estradosso realizzare il manto stradale.

Di seguito si riporta un estratto di sezione tipologica dell'impalcato del nuovo cavalcaferrovia.



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

5 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Come anticipato, i tracciati stradali sono stati progettati imponendo i seguenti limiti di velocità:

- modifica viabilità SP 169: data la necessità di inserire l'intervento nel contesto territoriale esistente e considerato che il nuovo cavalcaferrovia sarà situato in prossimità dell'ingresso all'abitato di Centallo, per la definizione del tracciato stradale si è assunta una velocità massima di progetto pari a 80 km/h che corrisponde ad un limite di velocità di 70 km/h;
- nuova viabilità di collegamento SP 20 e SP 306: data la necessità di inserire l'intervento nel contesto territoriale esistente, per la definizione del tracciato stradale si è assunta una velocità massima di progetto pari a 60 km/h che corrisponde ad un limite di velocità di 50 km/h.

Il tracciato planimetrico è composto da rettifili e curve, collegati da elementi a raggio varabile (clotoidi).

Per quanto riguarda le pendenze trasversali, nei tratti in rettifilo la carreggiata presenta una doppia pendenza verso l'esterno pari a 2,5%, mentre nelle curve circolari la pendenza è inclinata verso l'interno della curva e viene determinata secondo quanto indicato dal D.M. 05/11/2001.

Lungo le curve a raggio variabile, inserite tra un rettifilo e una curva circolare, si realizza il graduale passaggio della pendenza trasversale tra la situazione a doppia pendenza e la situazione a pendenza unica facendo ruotare la carreggiata attorno al proprio asse.

Infine, per quanto riguarda l'andamento altimetrico dell'asse:

- per la modifica della viabilità SP 169, trattandosi di una strada tipo C, la pendenza massima ammessa è del 7%; per la nuova viabilità in oggetto si è prevista una pendenza delle rampe di 5,67% e 6,19%;
- per la nuova viabilità di collegamento tra la SP 20 e la SP 306, trattandosi di una strada tipo F, la pendenza massima ammessa è del 10%; per la nuova viabilità in oggetto si è prevista una pendenza delle rampe di 6,24% e 7,72%.

I raccordi verticali parabolici concavi e convessi sono stati dimensionati tenendo conto dei valori minimi del raggio del raccordo verticale volti a garantire le adeguate distanze di visibilità in relazione alla velocità di progetto.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

6 Costo a Vita Intera

Con l'aggiornamento 2020-21 del CdP 2017-21 il costo a vita intera è stato definito in 15.493.706,97€. Ad esito dello sviluppo della progettazione definitiva, veniva definito un nuovo costo a vita intera di 18.493.706,97€ essenzialmente riconducibile agli affinamenti progettuali a livello definitivo, stante il fatto che la stima originaria dell'intervento era ricavata unicamente da valutazioni contenute nel progetto preliminare del raddoppio Fossano – Cuneo risalente al 2004. Si evidenzia inoltre che per l'opera sostitutiva del PL Km 61+321 si sono resi necessari affinamenti progettuali con aumento dell'estesa delle opere stradali rispetto alla soluzione progettuale inizialmente condivise con il Comune di Centallo, per la risoluzione di un'interferenza con area vincolata di interesse pubblico istituita dalla Regione su tenimenti dell'Ordine Mauriziano in prossimità della sede ferroviaria.
A seguito di ulteriori fattori intervenuti nell'ambito dell'iter autorizzativo delle opere di viabilità stradale per la soppressione del PL Km 61+321, risulta l'aggiornamento dei costi rappresentato nella tabella sotto riportata, con costo a vita intera pari a 21.493.706,97€. In particolare l'incremento riguarda gli interventi del progetto di investimento, relativi alle opere di Soppressione del PL al Km 61+321 della Linea Fossano-Cuneo e dei PL Centallo al Km 64+219 ed al km 64+934, il cui costo per la realizzazione delle opere passa dagli attuali 13,0M€ a 16,0 M€.

Il progetto definitivo delle opere per la soppressione del PL Km 61+321, in fase di verifica di assoggettabilità a VIA a livello Provinciale, è stato oggetto di richieste di modifiche e di rinvio a procedura VIA, che sarà attivata a seguito dei necessari adeguamenti progettuali.

PROGETTO DEFINITIVO
LINEA FOSSANO-CUNEO - OPEREDI VIABILITA' STRADALE PER SOPPRESSIONE PL KM 61+321, 64+219, 64+934

Riepilogo Generale del Progetto

Sottoprogetti	Voci	Importi (kl) risalenti alle stime iniziali	Incidenza sul valore dell'investimento	Importi (kl) ad esito Progettazione Definitiva	Incidenza sul valore dell'investimento	Nuovi Importi (kl)	Incidenza sul valore dell'investimento
FPR Fase Preliminare		694,7	4,48%	694,7	3,76%	694,7	3,23%
Prog. Definitiva Raddoppio Centallo-Cuneo e realizz 1° fase Centallo		4799,0	47,99%	4799,0	25,95%	4799,0	22,33%
Soppressione PL Km 61+321, 64+219, 64+934	Lavorazioni	(*)		8.783,5	47,49%	10.299,6	47,92%
	Oneri per la sicurezza			350,7	1,90%	350,7	1,63%
	Progetto esecutivo			216,0	1,17%	234,4	1,09%
	Somme a disposizione			3.649,8	19,74%	5.115,3	23,80%
	Totale S02	10.000,0	64,54%	13.000,0		16.000,0	
Limite di spesa del progetto di investimento		15493,7		18.493,7		21.493,7	

(*) stima ricavata unicamente da valutazioni contenute nel progetto preliminare del Raddoppio Fossano - Cuneo risalente al 2004

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

L'attuale richiesta di aumento del costo a vita intera da 15,49 M€ a 21,49 M€ è relativa alle motivazioni di seguito sinteticamente elencate, connesse, oltre che agli affinamenti progettuali a livello definitivo, anche al recepimento di prescrizioni impartite dagli EE.LL e da organismi competenti nell'ambito dell'iter autorizzativo sul progetto delle opere di viabilità stradale per la soppressione del PL Km 61+321, consistenti in:

- necessità di prevedere due nuove rotatorie e allungamento delle rampe di adduzione al cavalcaferrovia previsto al Km 61+653;
- interventi architettonici per miglioramento visivo dell'inserimento della medesima opera di cui al punto precedente, nel contesto territoriale e ambientale esistente (opera ubicata fuori da area vincolata ma posta in prossimità della stessa);
- conseguenti oneri di riprogettazione.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 1417:
Potenziamento linee dei Castelli Romani
(CUP J91H92000040111)



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

1 PREMESSA 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 2

3 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 3

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 3

5 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 5

6 COSTO A VITA INTERA 6

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1 PREMESSA

Gli interventi contemplati nel presente Progetto d'investimento si inseriscono nell'ambito di un accordo quadro stipulato tra RFI e la Regione Lazio in data 27.11.2003 per lo sviluppo ed il potenziamento del trasporto ferroviario nella Regione Lazio. In particolare, l'accordo prevede il "Potenziamento della tratta Ciampino-Albano e Ciampino-Frascati con la realizzazione di nuovi punti d'incrocio o fermate".

La successiva convenzione stipulata in data 18.12.2012 tra Regione Lazio e RFI avente a oggetto la realizzazione del Programma denominato "Interventi di potenziamento della Rete Ferroviaria Regionale - Ammodernamento e potenziamento della linea Campoleone-Nettuno e raddoppio della tratta Campoleone–Aprilia", nell'ambito della programmazione POR FESR Lazio 2007-2013, tra l'altro, ha finanziato parzialmente gli interventi relativi al "Nuovo PRG di Marino e sottopasso, realizzazione rampe, sottopasso per accessibilità diversamente abili e pensiline", contemplati nel presente Progetto d'investimento.

Il Progetto è inserito nell'aggiornamento 2020/2021 del CdP-I 2017-2021 nella "Tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici - A05 – Programmi città metropolitane" alla riga 1417 "Potenziamento linee Castelli Romani" con un costo di 20,60 milioni di euro e pari ammontare di risorse finanziarie.

Il presente dossier è stato redatto per aggiornare il contenuto del Progetto con conseguente ridefinizione del costo a vita intera dello stesso che passa da 20,6 a 30,6 milioni di euro con un incremento di 10 milioni di euro.

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO

Con i lavori previsti, di natura civile e tecnologica, si intende conseguire un potenziale aumento dell'attuale circolazione, nonché una maggior fruibilità del servizio per far fronte alla crescente domanda di trasporto. Tale obiettivo si inserisce nel quadro di potenziamento dell'offerta delle linee dei Castelli ed è correlata con l'aumento di potenzialità della stazione di Ciampino interessata dal Progetto di sistemazione del PRG. Inoltre, con la realizzazione della nuova stazione intermedia di Villa Senni sulla linea Ciampino-Frascati, si vuole offrire, oltre la fruibilità del servizio ad un bacino di utenza notevolmente elevato, la possibilità di effettuare incroci tra i treni circolanti sulla linea al fine di aumentarne la capacità.

L'intervento consentirà quindi di aumentare le frequenze sulla linea Ciampino – Frascati (da 2 a 4 treni/h), il miglioramento della regolarità della circolazione e il miglioramento dell'accessibilità per la clientela.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

3 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO

Si riporta di seguito lo stato di attuazione degli interventi previsti nel Progetto.

I lavori relativi alla stazione di Frascati sono stati completati in data 16.09.2013 e quelli relativi alla stazione di Marino sono stati ultimati in data 05.05.2014.

Per quanto riguarda la nuova stazione di Villa Senni, i lavori devono essere ancora avviati in quanto è tuttora in corso l'iter di approvazione del progetto definitivo. Al riguardo nel 2011 è stata redatta la progettazione definitiva e nel 2012 è stata avviata la Conferenza di Servizi che non ha avuto esito ed i cui termini di validità della sono scaduti nel 2017 a causa del mancato parere da parte del Comune di Grottaferrata. Nel 2018 il Comune di Grottaferrata ha indetto una C.d.S. per la localizzazione di un'isola ecologica, intervento parzialmente interferente con il parcheggio a servizio della futura fermata, nell'ambito della quale RFI ha espresso parere favorevole alla realizzazione della stessa, evidenziando tuttavia la necessità che l'intervento fosse compatibilizzato con le opere ferroviarie previste per la stazione di Villa Senni. A novembre 2021, in esito ad una serie di confronti con l'Amministrazione Comunale e con la Regione Lazio, il Sindaco del Comune di Grottaferrata ha comunicato a RFI che avrebbe proceduto alla revisione del progetto di realizzazione dell'isola ecologica al fine di eliminare l'interferenza con il parcheggio a servizio della fermata ed ha chiesto a RFI di procedere con urgenza all'avvio delle attività di revisione della progettazione definitiva degli interventi ferroviari.

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il Progetto prevede:

- la realizzazione di un posto di incrocio nella stazione di Marino, sulla linea Albano - Ciampino;
- la realizzazione del sottopasso nella stazione di Marino, adeguamento PRG Marino e realizzazione nuova stazione di Villa Senni sulla linea Frascati – Ciampino e relativo parcheggio di interscambio;
- il potenziamento tecnologico, con realizzazione del nuovo apparato di Frascati e del nuovo sistema di distanziamento.

Stazione di Frascati

È stato realizzato un ulteriore binario in affiancamento a quello esistente, la relativa banchina e le pensiline su ambedue le banchine.

Sono stati effettuati inoltre alcuni interventi complementari quali:

- il rinnovo dell'armamento ferroviario nella stazione;
- il rinnovo totale del dispositivo TE sull'intera linea Ciampino-Frascati;
- il rinnovo e potenziamento della sottostazione elettrica di Ciampino.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Stazione di Marino

È stato realizzato l'intervento per l'adeguamento del PRG della stazione e di un sottopasso. Di seguito il dettaglio degli interventi:

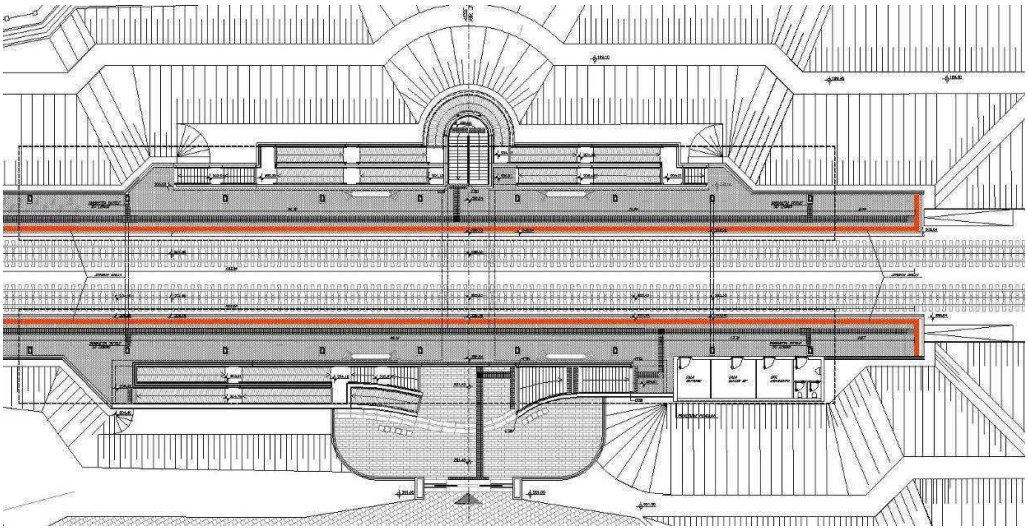
- realizzazione di un sottopasso in opera per l'accesso ai due binari di progetto ed al piazzale di stazione da via delle Cave di Peperino;
- realizzazione del secondo marciapiede di servizio al 2° binario di lunghezza pari a 160 m (allargamento sede con demolizione e ricostruzione muro di sostegno);
- realizzazione scale e rampe di accesso al sottopasso sul 1° e sul 2° binario;
- adeguamento del primo marciapiede agli standard del trasporto metropolitano (h=55 cm dal piano del ferro);
- nuova volumetria da destinare ai servizi igienici (quella attuale andrà demolita);
- nuovo tombino per consentire l'allargamento della sede;
- modifiche all'armamento (demolizione e ricostruzione, con traslazione, del 1° e del 2° binario, demolizione 3° binario e adeguamento radici nord e sud);
- lavori di completamento e accessori.

Nuova stazione di Villa Senni

Sulla linea Ciampino-Frascati è prevista la realizzazione di una nuova stazione in corrispondenza della località Villa Senni, nell'ambito del Comune di Grottaferrata, nonché il parcheggio a servizio della stazione stessa, quest'ultimo a cura e spese di detto Comune.

In particolare gli interventi consistono in:

- adeguamento dell'attuale sede ferroviaria in corrispondenza della realizzanda stazione e relativo attrezzaggio tecnologico;
- adeguamento dei muri di sostegno del rilevato e delle spallette laterali del ponte sul fosso del Piscaro;
- realizzazione della nuova stazione (banchine, pensiline, sottopasso, locali tecnici e di servizio); realizzazione di tutti gli impianti civili necessari a fornire un buon servizio in termini di uso, sicurezza e assistenza senza alterare la funzionalità dell'esercizio ferroviario;
- realizzazione degli impianti ferroviari di sicurezza/tecnologici nell'ambito della nuova stazione;



Planimetria stazione di Villa Senni

La nuova stazione sarà strutturata con due binari, uno esistente e l'altro da realizzare, e da due banchine laterali al servizio dei viaggiatori. Scale e rampe di pendenza adeguata collegano le banchine con il sottopasso pedonale e con il piazzale d'ingresso.



5 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO

Nuova stazione di Villa Senni

La nuova stazione in località Villa Senni si colloca a metà circa del percorso fra Ciampino e Frascati, in adiacenza alla via vicinale Sant'Andrea, nel comune di Grottaferrata, ed in prossimità

del fosso del Piscaro, in modo da offrire, oltre la fruibilità del servizio ad un bacino di utenza notevolmente ampio, la possibilità di effettuare incroci, un eventuale servizio di origine treno, un nuovo regime di circolazione.

Di seguito il dettaglio degli interventi previsti nella Progettazione Definitiva del 2011:

Le banchine saranno larghe 3,76 m e lunghe 125,00 m, il piano di calpestio è previsto a + 55 cm rispetto al piano del ferro. Il tratto centrale delle banchine è coperto da pensiline lunghe circa 72 m e caratterizzate da elementi portanti verticali che sostengono due strutture orizzontali di copertura tirantate che permettono sia la protezione delle banchine sia quella delle scale e delle rampe di accesso ai marciapiedi.

Il sottopasso pedonale sarà costituito da un manufatto scatolare in c.a. gettato in opera, la lunghezza complessiva è di circa m. 15,94, l'altezza netta interna m 2.90 e larghezza netta 3,80 m.

Dal sottopasso dipartono le scale e le rampe con pendenza adeguata, anch'esse in c.a., per l'accesso ai marciapiedi.

L'area sulla quale sarà realizzato il parcheggio è compresa fra la linea ferroviaria a nord-ovest e via vicinale Sant'Andrea a sud-est. La superficie complessiva dell'area interessata è di circa 17.300 mq.

L'accesso al parcheggio avverrà dalla via vicinale Sant'Andrea.



Complessivamente il parcheggio è quindi dotato 280 posti auto (di cui 7 riservati a vetture condotte da persone con ridotte capacità motorie) e 23 posti moto.

6 COSTO A VITA INTERA

L'investimento è stato inserito nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021 con un costo a vita intera stimato in 20,60 milioni di euro, determinato sulla base delle progettazioni in quel momento disponibili. Sulla base degli esiti della progettazione definitiva in corso di svolgimento il costo a vita intera del Progetto è stato aggiornato a 30,59 milioni di euro. Si riporta nella sottostante il Quadro Economico aggiornato:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTO DEFINITIVO STAZIONE VILLA SENNI E PARCHEGGIO DI SCAMBIO			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1)**
Lavorazioni	**18,80**	**61,46%**	**18,80**
Opere civili	*12,30*	*40,21%*	0,00
Sovrastruttura ferroviaria	*1,28*	*4,18%*	0,00
Impianti tecnologici	*4,21*	*13,76%*	0,00
Progettazione Esecutiva	*1,58*	*5,17%*	0,00
Oneri per la sicurezza	**3,55**	**11,61%**	**22,35**
Somme a disposizione	**9,09**	**29,71%**	**31,44**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**30,59**	**100,00%**	

*** importi in MLN €**

Si riportano di seguito le principali motivazioni di incremento del costo a vita intera del Progetto:

- adeguamento agli standard tecnologici ferroviari intervenuti nell'arco di tempo compreso tra il 2011 e il 2022 (aggiornamento impianti ferroviari tecnologici sia in stazione sia sulla linea);
- adeguamento alle prescrizioni delle nuove Norme Tecniche Costruzione (NTC) del 2018.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0390:
Raddoppio PM 228 – Albacina
(CUP J44D20000060009)



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

1 PREMESSA 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 2

3 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 3

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 3

5 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 4

6 COSTO A VITA INTERA 5

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1 PREMESSA

Le azioni programmatiche-progettuali ed esecutive finalizzate al potenziamento infrastrutturale della linea Orte-Falconara hanno avuto inizio negli anni 80, con la Legge n. 17 del 12/2/1981 e sono state attivate dalle F.S. tramite le predisposizioni di un programma integrativo di interventi di potenziamento ed ammodernamento del materiale rotabile della rete ferroviaria statale.

Il progetto NPP 0390 "PM 228 Albacina" è parte funzionale del programma di potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara, il cui rinnovamento si configura come una delle attuazioni programmatiche fondamentali per la rete dei trasporti del centro penisola. Il Progetto oggetto della presente relazione si inserisce nel programma generale di potenziamento infrastrutturale della citata linea, nell'ambito dello sviluppo delle trasversali, e contempla tra l'altro il raddoppio delle tratte Spoleto – Campello, Fabriano – PM 228 e Castelplanio – Montecarotto.

Il potenziamento della linea Orte-Falconara è ritenuto indispensabile per il miglioramento e lo sviluppo del servizio ferroviario delle Regioni attraversate e per il collegamento Tirreno-Adriatico.

Il Progetto NPP 0390 "PM 228 Albacina" è inserito nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021 alla riga I175 " Raddoppio PM 228-Albacina" con un costo a vita intera e risorse disponibili pari a 50 milioni di euro, di cui 35,56 milioni di euro a valere Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16/04/2021, l'ing. Vincenzo Macello è stata nominato Commissario straordinario per la "Potenziamento e sviluppo della linea Orte-Falconara".

La presente relazione è redatta in quanto a seguito degli approfondimenti progettuali è emerso un aumento del costo complessivo del progetto da 50 a 130 milioni di euro.

2 Obiettivi del progetto

I benefici attesi sono:

- risparmi di tempo di viaggio per gli utenti già utilizzatori del trasporto ferroviario
- riduzione dell'incidentalità
- riduzione dell'inquinamento atmosferico
- riduzione delle emissioni acustiche

Infine, un ulteriore beneficio indiretto potrebbe essere quello del risparmio energetico dovuto allo spostamento della domanda dal trasporto su gomma al trasporto su ferro.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

3 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

Nel 2020, è stato sviluppato uno Studio di Fattibilità per il raddoppio della tratta compresa tra il Posto di Movimento 228 e la stazione di Albacina; la tratta in questione è parte del tracciato PM 228 – Castelplanio, per il quale è previsto, in altro progetto, il raddoppio in variante attraverso un collegamento diretto delle due località by-passando la stazione di Albacina. Lo studio ha avuto l'obiettivo di verificare le possibilità di aumentare la capacità dell'infrastruttura in previsione di un futuro incremento di traffico. In esso, infatti, sono state esaminate alcune alternative di tracciato per il raddoppio ferroviario ed è stata eseguita un Analisi Multicriteria per la scelta della soluzione di riferimento.

Nel 2021, in seguito al varo da parte del Consiglio dei Ministri del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il potenziamento della tratta PM 228 – Albacina è rientrata tra gli interventi ferroviari inseriti nella Missione del Piano "Infrastrutture per la mobilità sostenibile".

A gennaio 2021 sono state avviate le attività di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, ultimata ad febbraio del 2022.

La progettazione è stata sottoposta alla verifica preventiva di primo livello ai sensi dall'art. 48, comma 7 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 con esito positivo ricevuto a marzo 2022.

È in corso di avvio l'iter autorizzativo del progetto che verrà inviato al Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

4 Descrizione dell'intervento

L'intervento prevede la realizzazione del raddoppio in sede della linea, per un'estensione complessiva di circa 3,9 km, completamente allo scoperto, con un'alternanza di tratti in rilevato ed in trincea.

È prevista, inoltre, la soppressione dell'attuale Passaggio a Livello alla pk 229+436 LS e la conseguente deviazione dei flussi veicolari su percorsi alternativi costituiti da strade di categoria superiore.

Alla pk 229+920 LS l'interferenza del progetto di raddoppio con un'opera di sottoattraversamento della linea, ne obbliga la demolizione di quest'ultima, oltre alla consecutiva costruzione di un tombino idraulico scatolare e la realizzazione di una nuova viabilità di accesso. Con il progetto viene ripristinata la doppia funzione di trasparenza idraulica e di accesso alle abitazioni poste a sud della ferrovia che attualmente assolve il sottovia.

L'intero impianto della stazione di Albacina è oggetto di adeguamento sia per quanto concerne demolizione e la completa riconfigurazione dei binari, sia per quanto riguarda l'adeguamento dei tre marciapiedi a modulo 250 m H 55 con attrezzaggio di pensiline e sovrappasso pedonale.

Infine sono previsti interventi per l'attrezzaggio ERTMS della tratta nell'ambito dell'implementazione di tale tecnologia su tutta la linea Orte-Falconara.

5 Caratteristiche tecniche dell'intervento

Nella seguente tabella si riportano le principali caratteristiche tecniche del progetto suddivise per lotti.

DESCRIZIONE	PARAMETRO
Numero di binari di linea	Doppio binario
Interasse binari	4 m - variabile
Estensione	3,9 km
Velocità di progetto massima	85-100 km/h
Ranghi di velocità	A,B,C,P
Profilo minimo degli ostacoli	P.M.O.5
Pendenza longitudinale massima	15,248 ‰
Pendenza massima in banchina	0,113‰
Categoria peso assiale	D4
Trazione elettrica a corrente continua	3kv
Sistema di esercizio	ACCM/SCCM
Regime di circolazione	ERTMS/ETCS L2

Nell'ambito degli interventi previsti alla TE si prevede l'adeguamento dell'attuale cabina TE di Albacina.

L'impianto e le opere di stazione di Albacina verranno adeguati agli standard architettonici previsti per marciapiedi e rampe d'accesso; è prevista la realizzazione di un nuovo sovrappasso e l'attrezzaggio con pensiline delle banchine.

Al fine di ridurre l'impatto ambientale nei riguardi del clima acustico, è prevista l'installazione di tratti di barriere antirumore composte da moduli di altezza variabile e per una lunghezza complessiva di circa 1,2 km.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

6 Costo a Vita Intera

Il Progetto NPP 0390 "PM 228 Albacina" è inserito nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021 alla riga I175 " Raddoppio PM 228-Albacina" con un costo a vita intera complessivo pari a 50 milioni di euro.

Ad oggi è stato sviluppato il progetto di fattibilità tecnica ed economica in esito al quale il costo dell'intervento ha subito un incremento di 80 milioni di euro a causa:

- inserimento di due posti di manutenzione (binari, piazzali e viabilità di accesso) rispettivamente collocati a PM 228 e in prossimità dell'impianto di Albacina necessari anche per il tratto di raddoppio da PM 228 - Castelplanio;
- criticità idrauliche, che comportano la demolizione e la ricostruzione di un'importante opera di sottoattraversamento della linea esistente;
- nuove viabilità necessarie a ricucire il territorio, compresa quella relativa alla soppressione dell'attuale Passaggio al livello (pk 229+436);
- un nuovo sovrappasso in stazione di Albacina, in luogo al sottopasso previsto nello studio fattibilità iniziale, per tener conto delle problematiche idrauliche.

Si riporta di seguito il quadro economico del Progetto

PIS Tabella A

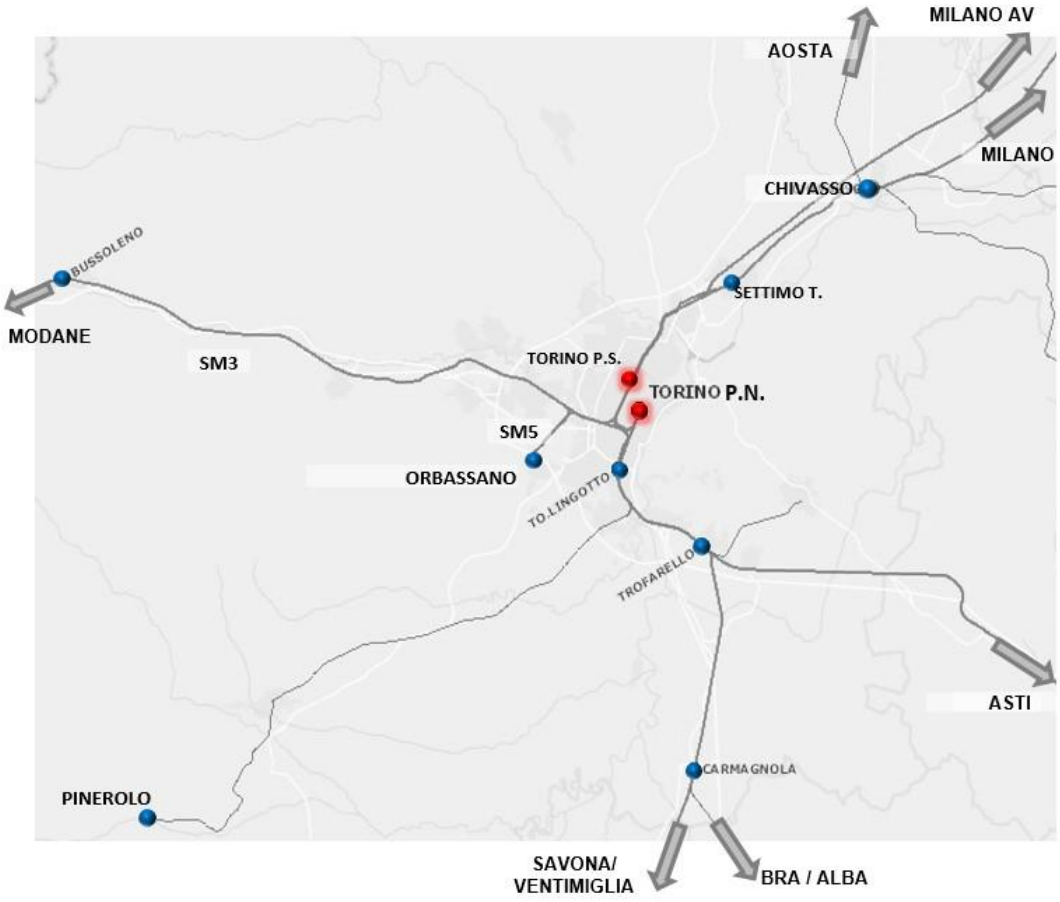
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA 0390 - POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228-ALBACINA			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1)**
Lavorazioni	**86**	**66,51%**	**86**
Opere civili	**52**	*39,87%*	
Sovrastruttura ferroviaria	**8**	*6,18%*	
Impianti tecnologici	**24**	*18,67%*	
Progettazione Esecutiva	**2**	*1,79%*	
Oneri per la sicurezza	**5**	**3,46%**	**91**
Somme a disposizione	**39**	**30,03%**	**130**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**130**	**100,00%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0369.PO:
Collegamento diretto Torino P.N. – Torino P.S.
(CUP J74H17000590001)



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

1 PREMESSA 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 3

3 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 4

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 4

5 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 8

6 COSTO A VITA INTERA 9

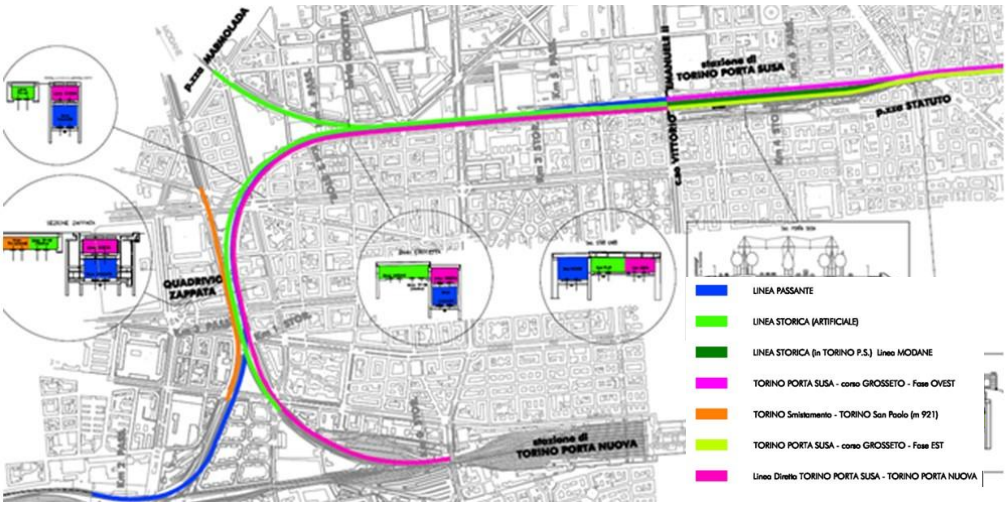
RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1 PREMESSA

Oggetto della presente relazione è il progetto di investimento relativo al completamento del collegamento diretto tra Torino Porta Susa e Torino Porta Nuova nell'ambito del Nodo ferroviario di Torino (NPP 0369).

Il Nodo di Torino è composto essenzialmente dalle seguenti quattro linee che si sviluppano prevalentemente in sotterraneo:

- Linea Storica: Porta Nuova - Porta Susa, con annessi tratti Bivio Crocetta – San Paolo e Torino Smistamento – Torino San Paolo; (in esercizio);
- Linea Passante: Lingotto – Porta Susa (in esercizio);
- Quadruplicamento da Porta Susa fino a Corso Grosseto (in esercizio);
- Linea Diretta: Porta Nuova – Porta Susa (incompleta e oggetto del presente intervento);



L'intervento consiste nell'attrezzaggio di un nuovo tratto di galleria a doppio binario di circa 4 Km, già scavata nell'ambito dei lavori del Passante Lingotto – Porta Susa (fatta eccezione per un ultimo tratto di circa 130 m, da realizzare nell'ambito di questo intervento) e costituente il proseguimento in corretto tracciato della Linea Storica dai binari 1 e 2 di Torino Porta Susa verso Torino Porta Nuova, con percorso indipendente dal bivio Crocetta e dal Quadrivio Zappata.

La linea diretta si svilupperà in affiancamento alla linea storica esistente tra TO PN e TO PS.

In tal modo i flussi di traffico di lunga percorrenza della linea Torino/Milano da/per Porta Nuova non interesseranno più Quadrivio Zappata e Bivio Crocetta.

L'innesto della linea nella stazione di Torino Porta Nuova è prevista sull'assetto dell'attuale linea Torino-Milano/Modane, il cui tracciato viene modificato creando un nuovo innesto con un bivio a raso con la linea Torino-Genova/Savona.

In una seconda fase anche in funzione degli sviluppi del modello di esercizio regionale e della lunga percorrenza verso Modane e Genova, potrà essere comunque valutata una soluzione totalmente indipendente di inserimento della nuova linea dentro Torino Porta Nuova, con una completa revisione dell'assetto del ferro di tale stazione.

Le suddette opere sono comprese nel vigente aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma RFI – Ministero Infrastrutture e Trasporti parte Investimenti 2017-2021 nell'ambito dell'Intervento P217 "Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova – Porta Susa", con un previsto costo a vita intera pari a 80 M €,.

Ad oggi, a seguito della definizione delle fasi realizzative degli interventi nell'ambito della stazione di Torino P. Nuova, dell'adeguamento delle STI SRT e della risoluzione di alcune interferenze con gli impianti della "Squadra Rialzo" Torino P. N., si è rideterminato il costo a vita intera stimato in 100 M€.

2 Obiettivi del progetto

Il progetto «Collegamento diretto Torino Porta Susa - Torino Porta Nuova» si inserisce nell'ottica di ridurre gli attuali colli di bottiglia del nodo ferroviario di Torino, con l'eliminazione dei tagli più critici che si instaurano tra relazioni interferenti.

La configurazione attuale dei servizi commerciali genera, infatti, elevati livelli di carico, soprattutto nella parte centrale del nodo e delle tratte a traffico promiscuo dello stesso, ed interferenze dovute nel particolare dai servizi regionali e AV diretti sulla linea Milano e quelli metropolitani provenienti da Bussoleno.

Gli attesi flussi di traffico merci da/per la Francia, integrati con i crescenti volumi, previsti negli scenari dell'Accordo Quadro con la Regione Piemonte, connessi allo sviluppo del trasporto regionale metropolitano come le relazioni SFM5 da Torino Orbassano a Torino Stura eserciteranno un carico maggiore nel nodo di Torino incrementando i tagli negli impianti di Quadrivio Zappata e Bivio Crocetta.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Le opere infrastrutturali del nuovo collegamento sono in parte già realizzate, in quanto parte della galleria è stata ricavata nell'ambito dell'esecuzione della linea Passante in galleria tra Torino Porta Susa e Torino Lingotto, attivata all'esercizio nel 1999.

3 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

La progettazione definitiva dell'intero progetto d'investimento è stata ultimata in data 08/11/2019.

Per quanto riguarda l'iter autorizzativo, in data 28/02/2020 è stato richiesto sul progetto definitivo il parere del Provveditorato Opere Pubbliche Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria ai sensi dell'art. 215 D.Lgs 50/2016 e s.m.i..

Inoltre, si è proceduto con la fase autorizzativa ambientale ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e quella per la localizzazione urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994 e s.m.i..

Si ipotizza di ultimare l'iter approvativo nel secondo semestre 2022.

Per la realizzazione dell'intervento, il progetto definitivo prevede una durata dei lavori di circa tre anni e mezzo, a partire dal secondo semestre 2023.

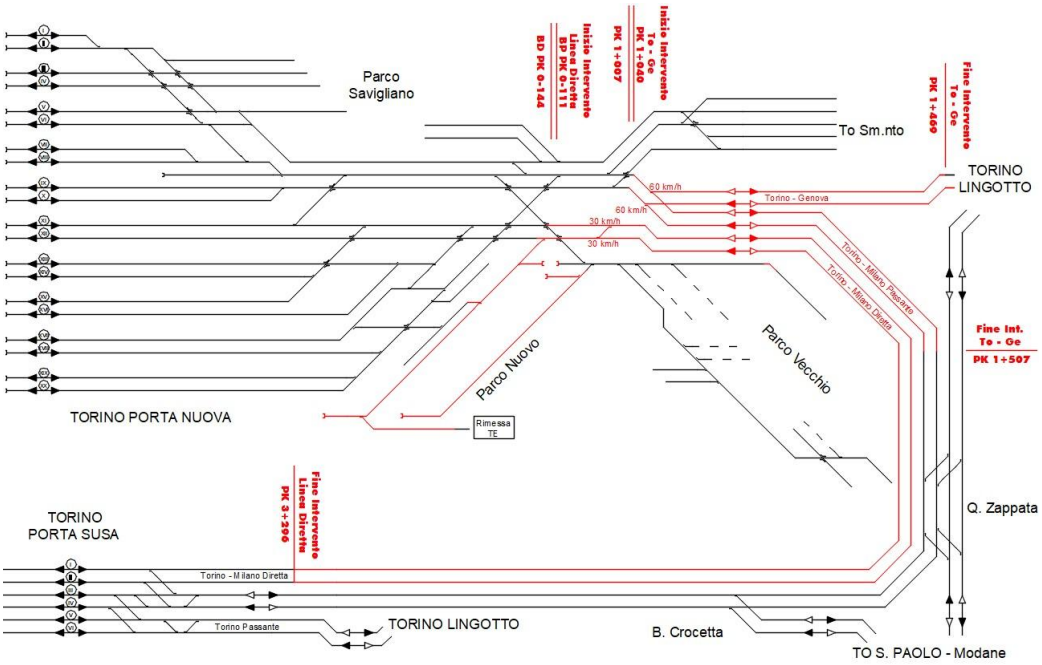
L'attivazione del nuovo collegamento diretto tra le stazioni di Torino P. Nuova e Torino P.Susa è ad oggi prevista entro il primo trimestre del 2027.

4 Descrizione dell'intervento

La nuova linea diretta Porta Nuova – Porta Susa si svilupperà in affiancamento alla linea storica per un tratto di circa 4 Km di cui circa 3 in galleria e uno in trincea. Il tratto di opera civile in galleria è in gran parte esistente e realizzato negli Anni '90 con i lavori del Passante Porta Susa-Lingotto. Deve essere realizzato un tratto di circa 130 m lato Torino P.N. al di sotto di Largo Turati, come galleria artificiale a sagoma scatolare realizzata con strutture costituite da diaframmi e solettoni in c.a. o in c.a.p. Il tracciato della linea è a doppio binario come proseguimento in corretto tracciato della Linea Storica dai binari 1 e 2 di Torino Porta Susa; l'innesto della linea nella stazione di Torino Porta Nuova è prevista sull'assetto dell'attuale linea Torino-Milano, il cui tracciato viene a sua volta modificato creando un nuovo innesto con diramazione a raso con la linea Torino-Genova.

Di seguito una rappresentazione schematica dell'intervento.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Nel seguito si elencano i principali interventi che andranno ad interessare i vari sottosistemi infrastrutturali (INFRA. ENE, CCS)

Opere civili e armamento

Sono previste le seguenti opere principali:

- nuovo tratto di galleria in corrispondenza di Largo Turati ed in prosecuzione dell'esistente mediante paratie di pali e solettone di copertura (metodo top-down);
- nuova linea a doppio binario, con armamento su ballast, tra Torino Porta Susa e Torino Porta Nuova e nuovo bivio a raso tra l'attuale linea Torino-Milano e la Linea Torino-Genova;
- opere di contenimento del tratto in trincea compreso tra l'imbocco di Largo Turati e Porta Nuova;
- piazzale di emergenza in corrispondenza dell'imbocco lato Porta Nuova per permettere ai mezzi di soccorso di raggiungere l'area di interesse ed eseguire tutte le operazioni necessarie in caso di emergenze. Nel piazzale è previsto l'inserimento di un piano a raso che consentirà il posizionamento del mezzo bimodale sui binari e l'attraversamento dei binari da parte dei mezzi gommati;

- fabbricato tecnologico con postazioni per il comando, il controllo, la diagnostica e manutenzione delle predisposizioni di sicurezza, in corrispondenza del piazzale di emergenza.
- area di triage destinata al primo soccorso ed allo smistamento delle persone coinvolte in un eventuale incidente, individuata in corrispondenza del solettone superiore del nuovo tratto di galleria artificiale e a cui si accede dai marciapiedi della galleria tramite apposite scale.

Impianti di Trazione Elettrica (TE)- Linea di contatto

Gli interventi relativi alla LdC prevedranno:

- l'elettrificazione della nuova linea diretta AV Torino P.N. - Torino P.S. a doppio binario;
- le modifiche all'impianto LdC della linea Storica Torino - Milano legati allo spostamento dei binari della storica per permettere l'innesto dei binari della Diretta nella stazione di Porta Nuova;
- le modifiche all'impianto LdC della linea Torino - Genova legati allo spostamento dei binari per la realizzazione del bivio con la linea storica Torino - Milano.

Impianti di Trazione Elettrica (TE) – Sistema MATS Linea di contatto

La galleria che collega Torino Porta Nuova a Torino Porta Susa dedicata alla linea Diretta Torino Milano sarà parte integrante del sistema di gallerie ferroviarie del nodo di Torino, da considerarsi quale unica galleria secondo il parere del 29/9/2009 della Commissione Sicurezza Gallerie Ferrovie ex art. 8 D.M. 5/10/2005 presso il C.S. LL.PP.

I requisiti di sicurezza previsti dal progetto sono pertanto conformi al D.M. 2005, in coerenza con l'attrezzaggio delle due gallerie P.Susa-Corso Grosseto realizzate nell'ambito del Quadruplicamento P.Susa-Stura. Per ottemperare alle prescrizioni del Decreto, per il tratto interessato è prevista la disalimentazione delle gallerie attraverso appositi sezionatori di linea (sezionatori MATS). Il sistema permette il sezionamento e la messa a terra da un centro di controllo remoto o da un'unità di controllo e di visualizzazione locale installata in tutti gli accessi della galleria, in un modo che risulta semplice e completo per gli operatori e i servizi di soccorso.

Questo sistema risponde anche alla specifica tecnica per l'interoperabilità relativa alla "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie TSI-SRT" nei sistemi ferroviari europei (2008/163/EC).

Impianti di segnalamento (IS)

Nell'ambito degli interventi agli impianti di segnalamento sono previsti:

- la realizzazione di nuovo blocco BAcf con emulazione RSC (3/3) nella tratta Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa della nuova Linea Diretta, comprensivo del relativo attrezzaggio SCMT;
- l'adeguamento dei sistemi (riconfigurazione PCM/ACCM "Nodo di Torino") e degli impianti limitrofi/confinanti di Torino Porta Nuova (ACEI) e di Torino Porta Susa (ACC);
- l'adeguamento del sistema SCMT degli impianti limitrofi/confinanti di Torino Porta Nuova e di Torino Porta Susa;
- l'adeguamento degli impianti di Torino Lingotto (riconfigurazione ACC e modifiche SCMT), di Quadrivio Zappata (modifiche SCMT) e di Rebaudengo Fossata (riconfigurazione ACC).

Impianti Luce Forza Motrice (LFM)

I principali interventi di LFM sono di seguito rappresentati:

- sistema d'alimentazione dell'impianto LFM tramite cabina MT/BT poste in corrispondenza degli imbocchi;
- dorsali a 1 kV per l'illuminazione di emergenza, installate lungo ciascun percorso di galleria appositamente individuato, all'interno di idonei cavidotti, che dovranno alimentare i Quadri di Tratta (QDT) a servizio degli impianti di illuminazione di emergenza;
- dorsali a 1 kV per l'alimentazione dei Quadri Generali Scale (QGS) a servizio delle utenze per la sicurezza in galleria quali: apparecchiature MATS, impianti per la protezione e controllo degli accessi, sistema di controllo fumi nelle vie d'esodo, impianti d'illuminazione delle uscite/ingressi;
- illuminazione di galleria costituita essenzialmente dall'illuminazione di riferimento e di emergenza per l'illuminazione delle vie d'esodo;

- impianti LFM delle uscite dei VV.FF costituiti dagli impianti di illuminazione delle uscite VV.FF e dalle apparecchiature per l'alimentazione normale e di emergenza delle utenze, quali il sistema di ventilazione ed i quadri MATS, ivi ubicate;
- sistema di controllo impianto LFM in galleria per il comando e controllo degli impianti LFM di galleria;
- illuminazione piazzale di emergenza e impianto RED.

Impianti Meccanici

Sono previste le seguenti dotazioni impiantistiche:

- Impianto idrico antincendio;
- Tutti gli accessi a servizio dei VVF saranno attrezzati con l'impianto di rivelazione incendi, controllo fumi e con gli impianti TVCC, antintrusione e controllo accessi.

Impianti di Telecomunicazione (TLC)

Per le TLC si prevedono gli interventi relativi al sistema di trasmissione dati (Rete Dati); all'Impianto di telefonia e diffusione sonora di emergenza e al Sistema di Supervisione Integrata (SPVI).

5 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Di seguito si riportano le caratteristiche tecniche del tracciato di progetto.

Pendenza massima	- 5.429 ‰ linea "Storica" + 9.528 ‰ linea "Diretta" - 6.103 ‰ linea "Genova"
Velocità di tracciato	60/100 km/h linea "Storica" 60/100 km/h linea "Diretta" 60/110 km/h linea "Genova"
Raggio minimo planimetrico	478.10 m Binario Pari linea "Diretta" (Vt=100km/h)
Raggio minimo altimetrico	4000 m linea "Diretta" (Vt=100km/h)
Categoria peso assiale	D4 (22.5 t/asse, 8 t/m) - Massima categoria
Profilo minimo degli ostacoli	PMO 3
Sagoma cinematica	B1, codifica linea PC 80
Armamento e traverse	Armamento tradizionale del tipo 60E1 su ballast a scartamento 1435 mm

	Traverse in c.a.p. RFI260 con attacco indiretto. Apparecchi di binario con piano di posa in cap ed apparecchi di binario con piano di posa in legno/misto da approvvigionare come da specifiche di fornitura RFI.
Interasse binari di corsa	3.555 m, esistente, nei tratti di innesto lato stazione di Torino PN 3.635 m bivio linea “Genova” - linea “Storica” 4.00 m linea “Diretta”
Massima sopraelevazione in curva	160 mm binari Pari e Dispari linea “Diretta”
Tensione di alimentazione	3000 V cc

6 Costo a Vita Intera

Con l’aggiornamento 2020-21 del CdP 2017-21 il costo a vita intera ad esito del PD era stato definito in 80 M€. A seguito di ulteriori approfondimenti avvenuti, il costo a vita intera è stato aggiornato in 100 M€, come di seguito rappresentato.

PROGETTO DEFINITIVO NODO DI TORINO - COMPLETAMENTO LINEA DIRETTA PORTA NUOVA-PORTA SUSA				
Riepilogo Generale del Progetto				
Voci	Importi (M€)	Incidenza sul valore dell'investimento	Nuovi Importi (M€)	Incidenza sul valore dell'investimento
Lavorazioni	51,4	64,3%	65,9	65,9%
opere civili	31,4	39,3%	38,5	38,5%
sovrastruttura ferroviaria	6,4	8,0%	9,8	9,8%
impianti tecnologici	12,2	15,3%	15,6	15,6%
progetto esecutivo	1,4	1,8%	2,0	2,0%
Oneri per la sicurezza	2,0	2,5%	2,5	2,5%
Somme a disposizione	26,6	33,3%	31,6	31,6%
Limite di spesa dell'infrastruttura da realizzare	**80,0**		**100,0**	

L’aumento del costo a vita intera da 80 M€ a 100 M€ è dovuto alle cause di seguito sinteticamente elencate:

- Evoluzioni sullo studio e definizione delle fasi realizzative degli interventi nell’ambito della stazione di Torino P.Nuova, al fine di mitigare le soggezioni all’esercizio

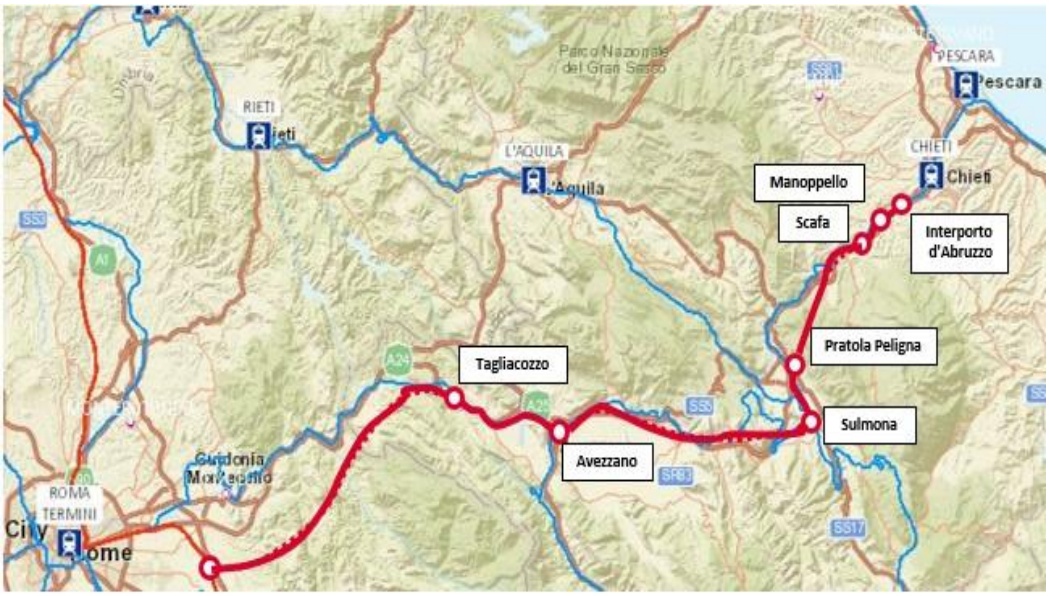
(attività svolte congiuntamente alle altre Direzioni di RFI coinvolte). In particolare, al fine garantire la fruibilità di tutti i binari di stazione per gli ingressi e le partenze lato Milano durante lo svolgimento dei lavori di innesto della nuova Linea Diretta, sono stati previsti interventi di posa deviatoi e tratti di binari provvisori;

- Necessità di interventi per ottenimento "punti antincendio" ai sensi della vigente STI SRT agli imbocchi di galleria lato Torino P.N. e lato Rebaudengo;
- Ulteriori interventi per risoluzione dell'interferenza della nuova Linea Diretta con gli impianti ferroviari della "Squadra Rialzo" Torino P.N..

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0388:
Velocizzazione linea Roma - Pescara
(CUP J84E21001320008)



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

1 PREMESSA 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 3

3 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 3

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 3

5 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 6

6 COSTO A VITA INTERA 8

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1 PREMESSA

Il Progetto d'investimento NPP 0388 "Velocizzazione Raddoppio Roma-Pescara" rientra in un ampio programma di 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.

A seguito della sottoscrizione del Protocollo di Intesa di marzo 2020 è stato istituito il "Gruppo di Lavoro per il potenziamento del collegamento ferroviario Roma - Pescara" tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Abruzzo, Regione Lazio e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con lo scopo di definire gli interventi di tipo infrastrutturale, tecnologico, operativo ed organizzativo necessari per il miglioramento del collegamento ferroviario tra Roma e Pescara e, in particolare, per il potenziamento della frequenza dei servizi tra Pescara, Chieti e Sulmona, e per la velocizzazione dei servizi nella tratta Roma - Avezzano.

Gli interventi di velocizzazione della Roma-Pescara sono il proseguimento degli interventi prioritari di potenziamento infrastrutturale della tratta Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo previsti nel Progetto correlato afferente la riga 0307A "Roma-Pescara opere prioritarie" dell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021.

Il Progetto NPP 0388 "Velocizzazione Raddoppio Roma-Pescara" è inserito nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021 alle righe P240A "Roma-Pescara" e P240B "Roma-Pescara Completamento" con un costo a vita intera complessivo pari a 5.950 milioni di euro e risorse disponibili pari a 620,17 milioni di euro a valere Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16/04/2021, l'ing. Vincenzo Macello è stata nominato Commissario straordinario per la "Linea Roma-Pescara".

Gli interventi previsti da realizzare nell'ambito del Progetto d'investimento oggetto del presente dossier sono suddivisi nelle seguenti tratte:

- tratta Manoppello - Interporto d'Abruzzo (Lotto 1)
- tratta Scafa - Manoppello (Lotto 2)
- tratta Pratola Peligna - Scafa
- tratta Sulmona- Pratola Peligna (Lotto 3)
- tratta Avezzano – Sulmona
- tratta Tagliacozzo - Avezzano (Lotto 4)
- tratta Roma - Tagliacozzo

La presente relazione è redatta in quanto a seguito degli approfondimenti progettuali, condotti sui Lotti 1, 2, 3 e 4, è emerso un aumento del costo complessivo del progetto da 5.950 a 6.705 milioni di euro.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

2 Obiettivi del progetto

I benefici attesi del progetto sono:

- riduzione tempi di percorrenza complessivi sulla Roma-Pescara in circa 2h rispetto alle attuali 3h 20', con un minor tempo di percorrenza che al completamento dell'intero progetto arriveranno a 80';
- realizzazione di una linea avente caratteristiche tali da consentire un traffico passeggeri e merci e ridurre sensibilmente il tempo di percorrenza per la tratta Roma – Avezzano entro i 60 minuti
- incremento della capacità per le tratte Sulmona – Interporto d'Abruzzo e Interporto d'Abruzzo – Pescara;
- significativo incremento della capacità e riduzione dei tempi di percorrenza tra Sulmona e Pescara.

3 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

Nel seguito viene riportato lo sviluppo e lo stato di attuazione relativo ai Lotti 1, 2, 3 e 4.

Nel mese di novembre 2021 è stato ultimato il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica e lo Studio di Impatto Ambientale per il Lotto 1 e il Lotto 2 ai fini dell'avvio dell'iter autorizzativo come previsto nel D.L. n.76/2020 convertito in legge L. n. 120/2020, oltre che dal D.L. n. 77/2021 convertito in Legge n. 108/2021.

In data 08/02/2022 il Comitato Speciale del CSLLPP ha espresso parere positivo in merito ai PFTE dei Lotti 1 e 2; inoltre è stata effettuata la procedura di Dibattito Pubblico ai sensi del DPCM n.78/2018 oltre che dell'Art. 46 della L. n.108/2021, il Parere del Sovrintendente ai sensi dell'Art. 25 del D.Lgs. 50/2016 oltre che dell'Art. 44 comma 2. della L. n.108/2021, la Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero della Transizione Ecologica ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. oltre che dell'Art. 44 comma 3. della L. n.108/2021 e la Conferenza dei Servizi con localizzazione ai sensi della L. n. 241/1990, oltre che dell'Art. 44 comma 4. della L. n. 108/2021.

In data 05/04/2022 è stato ultimato il PFTE del Lotto 3, il quale sarà soggetto alla verifica preventiva di primo livello ai sensi dall'art. 48, comma 7 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77.

4 Descrizione dell'intervento

Nel seguito viene riportata una sintesi descrittiva degli interventi previsti nel Progetto con un dettaglio maggiore per gli interventi per i quali sono disponibili approfondimenti progettuali.

Lotto 1 "Raddoppio Interporto d'Abruzzo – Manoppello"

È prevista la realizzazione di un nuovo binario per un'estensione di circa 5 km che si sviluppa in affiancamento alla linea ferroviaria storica. Sono presenti opere civili a carattere puntuale quali ponti, una galleria artificiale esistente sotto la SS5, tombini idraulici ferroviari, nuove viabilità e la soppressione di due passaggi a livello esistenti. Infine, è prevista la realizzazione di una Sottostazione Elettrica a Manoppello ed interventi di adeguamento di tale impianto di Manoppello.

Lotto 2 "Raddoppio Manoppello - Scafa"

È prevista la realizzazione di un nuovo binario per un'estensione complessiva di circa 8 km che sviluppa integralmente all'aperto e viene realizzato parzialmente in variante e parzialmente in stretto affiancamento alla linea storica in esercizio. Sono presenti opere civili a carattere puntuale quali viadotti e ponti, tombini idraulici ferroviari, nuove viabilità e ricuciture su aree private, la soppressione di un passaggio a livello. Infine, sono previsti interventi di adeguamento degli impianti esistenti di Alanno e Scafa.

Lotto 3 "Raddoppio Pratola Peligna – Sulmona"

È prevista la realizzazione di un nuovo binario per un'estensione di circa 6 km terminando in ambito della stazione di Sulmona prevalentemente in affiancamento. Sono presenti opere civili a carattere puntuale quali viadotti e ponti, tombini idraulici ferroviari, nuove viabilità e ricuciture su aree private, la soppressione di passaggi a livello. Inoltre sono previsti interventi di adeguamento della stazione esistente di Pratola Peligna.

Per quanto concerne gli interventi tecnologici previsti nei lotti 1, 2 e 3 si riporta quanto segue.

I principali interventi tecnologici previsti per il Lotto 1 riguardano la realizzazione di un nuovo ACCM con i relativi Posti Periferici di Interporto d'Abruzzo e Manoppello, che dovrà relazionarsi con il CTC esistente Pescara – Sulmona da riconfigurare opportunamente. Ad oggi il progetto prevede che il distanziamento in linea sarà realizzato con un nuovo Bca reversibile su doppio binario.

In questa fase progettuale si considera Manoppello sede del PC dell'ACCM. Le Postazioni Operatore saranno, invece, remotizzate presso il fabbricato esistente di Pescara. Tale scelta, dovuta alla posizione centrale dell'impianto rispetto ai Lotti 1 e 2 di competenza dell'ACCM, sarà soggetta ad ulteriori valutazioni nelle successive fasi di progetto.

Per il Lotto 2 verranno inseriti nell'ACCM di Manoppello i nuovi impianti PPM di Alanno e PP-ACC di Scafa; Ad oggi il progetto prevede che anche in questo caso il distanziamento in linea sarà con un nuovo Bca reversibile su doppio binario.

Nel Lotto 3 i principali interventi tecnologici previsti riguardano: la realizzazione di un nuovo impianto ACC per la stazione di Pratola Peligna, la riconfigurazione dell'impianto ACC di

Sulmona; ad oggi il progetto prevede inoltre un nuovo Bca di tratta in seguito alla realizzazione del doppio binario e la riconfigurazione del CTC Pescara – Sulmona.

In considerazione dell'attuale approfondimento progettuale disponibile, si riportano di seguito le principali informazioni sugli interventi afferenti alle altre tratte.

Lotto 4 "Raddoppio Tagliacozzo – Avezzano"

È prevista la realizzazione di un nuovo binario principalmente in variante di tracciato per un'estensione di circa 17 km di linea. La definizione del tracciato di progetto è stata condizionata principalmente dalla presenza di numerosi vincoli idraulici, infatti, i territori interessati dalla tratta in oggetto vedono la presenza di un'area di esondazione del fiume Imele e di un reticolo idrografico molto fitto.

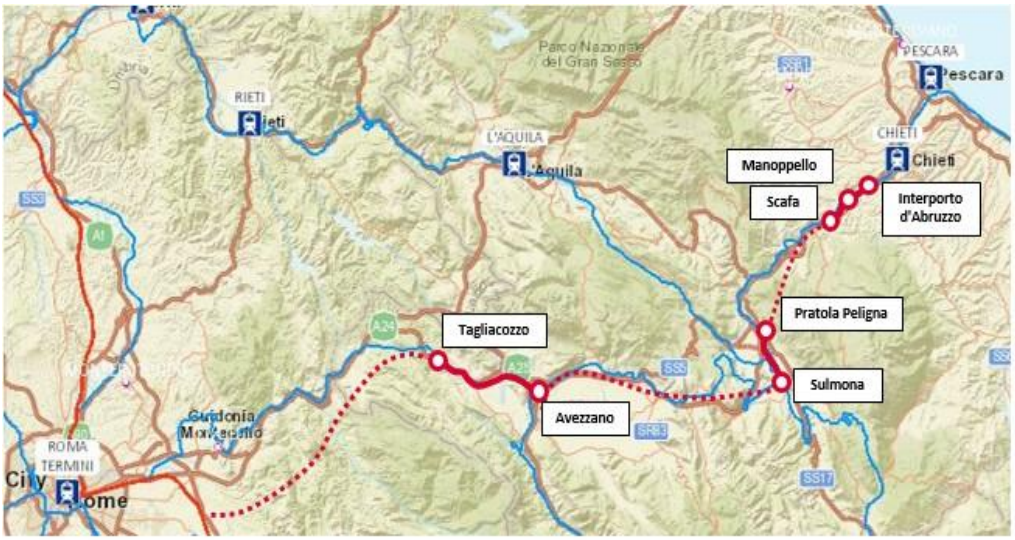


Fig. 1 - Inquadramento interventi prioritari

Raddoppio Roma – Tagliacozzo

È previsto il potenziamento da Guidonia a Vicovaro per un'estesa pari a circa 15 km e da Vicovaro a Tagliacozzo per una estesa di circa 41 km.

Raddoppio Avezzano – Sulmona.

L'intervento raddoppia la linea tra la stazione di Celano e quella di Bugnara per un'estesa di circa 33 km.

Raddoppio Pratola Peligna – Scafa

L'intervento di raddoppio ha uno sviluppo complessivo di circa 25,4 km.

5 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Si riportano di seguito le caratteristiche tecniche del Lotto 1.

L'inizio dell'intervento è fissato al km 18+614 della linea ferroviaria Pescara – Sulmona, e si estende per circa 4,83 km di linea terminando nella stazione di Manoppello).

DESCRIZIONE	PARAMETRO
Numero di binari di linea	Doppio binario
Interasse binari	4 m
Velocità di tracciato	145 km/h
Ranghi di velocità	A, B, C,P
Velocità di rango A/B/C/P	140/150/160/180 km/h
Profilo minimo degli ostacoli	P.M.O.5
Categoria di peso assiale	D4
Pendenza massima longitudinale compensata	12.00 ‰
Pendenza massima in banchina	1.2 ‰
Trazione elettrica a corrente continua	3kVcc
Sistema di esercizio	ACCM/SCCM
Regime di circolazione	Blocco conta assi reversibile ERMTS/ETCS L2 (previsto anno 2031)

Si riportano di seguito le caratteristiche tecniche del Lotto 2.

L'inizio dell'intervento è fissato in corrispondenza dell'asse del FV dell'attuale stazione di Manoppello, in coincidenza con la fine del lotto precedente (Interporto d'Abruzzo – Manoppello); l'intervento si estende per circa 8 km, terminando in ambito della stazione di Scafa.

DESCRIZIONE	PARAMETRO
Numero di binari di linea	Doppio binario
Interasse binari	4 m
Velocità di tracciato	125 Km/h da pk 0+000 a pk 3+760 145 km/h da pk 3+760 a pk 6+090 85 km/h da pk 6+090 a fine progetto (attuale)
Ranghi di velocità	A, B, C, P
Velocità di rango A/B/C/P	125/130/140/165 km/h 140/150/160/180 km/h
Profilo minimo degli ostacoli	P.M.O.5
Categoria di peso assiale	D4
Pendenza massima longitudinale compensata	15.00 ‰
Pendenza massima in banchina	2.5 ‰

DESCRIZIONE	PARAMETRO
Trazione elettrica a corrente continua	3kVcc
Sistema di esercizio	ACCM/SCCM
Regime di circolazione	Blocco conta assi reversibile ERMTS/ETCS L2 (previsto anno 2031)

Si riportano di seguito le caratteristiche tecniche del Lotto 3.

L'inizio dell'intervento è fissato in prossimità dell'attuale stazione di Pratola Peligna al Km 62+090 della linea storica e si estende per poco meno di 6 km, terminando in ambito della stazione di Sulmona.

DESCRIZIONE	PARAMETRO
Numero di binari di linea	Doppio binario
Interasse binari	4 m
Velocità di tracciato	105 Km/h da pk 0+000 a pk 0+200 145 km/h da pk 0+200 a pk 4+400 85 km/h da pk 4+400 a fine progetto
Ranghi di velocità	A, B, C, P
Velocità di rango A/B/C/P	100/110/115 km/h 140/150/160/180 km/h 80/85/90 km/h
Profilo minimo degli ostacoli	P.M.O.5
Categoria di peso assiale	D4
Pendenza massima longitudinale compensata	15.00 ‰
Pendenza massima in banchina	2.5 ‰
Trazione elettrica a corrente continua	3kVcc
Sistema di esercizio	ACC
Regime di circolazione	Blocco conta assi reversibile

Si riportano di seguito le caratteristiche tecniche del Lotto 4.

L'inizio dell'intervento è fissato al km 90+000 circa della linea ferroviaria Roma – Sulmona in prossimità dell'impianto di Tagliacozzo e si estende per circa 17,2 km di linea fino ad Avezzano.

La velocità di progetto per il primo tratto è di 145 km/h e la pendenza longitudinale massima considerata è del 12‰, ad eccezione del tratto iniziale dove la livelletta mantiene sostanzialmente le pendenze attuali (raggiungendo la pendenza massima del 25,8‰) fino all'ingresso, lato Roma, nella stazione di Tagliacozzo. La pendenza longitudinale in stazione è pari a 1,2‰

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

6 Costo a Vita Intera

Il Progetto di "Velocizzazione Raddoppio Roma-Pescara" (NPP 0388) è inserito nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021 suddiviso fra le righe P240A "Roma-Pescara" e P240B "Roma-Pescara Completamento" che hanno un costo a vita intera pari, rispettivamente, a 720 milioni di euro e 5.230 milioni di euro, complessivamente il costo ammonta a 5.950 milioni di euro. A seguito degli approfondimenti progettuali condotti sulle fasi prioritarie è emerso un aumento del costo del Progetto pari a 755 milioni di euro, che ha portato a ridefinire il costo a vita intera dello stesso da 5.950 a 6.705 milioni di euro, e della riga P240A da 720 milioni di euro a 1.475 milioni di euro. Si riportano di seguito le principali cause di incremento di costo:

- necessità di realizzare interventi per sistemazioni idrauliche (legate alle aree di esondazione evidenziate dal PFTE), che hanno comportato l'inserimento di importanti opere d'arte, necessarie per superare i corsi d'acqua e la limitrofa autostrada A25, nonché varianti al tracciato, progettazione e realizzazione di nuove viabilità necessità di realizzare interventi di consolidamento su terreni suscettibili alla liquefazione in caso di terremoto;
- necessità di realizzare muri di protezione e relative barriere antirumore per la linea ferroviaria.
- maggiori interventi per la sistemazione dei PRG di Alanno, Sulmona, Pratola Peligna e Avezzano. In particolare la stazione di Pratola Peligna, che viene interamente ricostruita;
- maggiori costi per gli espropri legati alla particolare urbanizzazione dell'area di intervento;
- maggiori costi per la gestione dei sotto-servizi e delle terre;

Si riportano qui in basso i Quadri Economici aggiornati relativi alla "Velocizzazione Raddoppio Roma-Pescara" nel suo complesso e a seguire quello delle opere prioritarie (riga P240A)

0388 "Velocizzazione Raddoppio Roma-Pescara"	
Voce di spesa	**Totale**
Lavori A Misura E A Corpo E Progettazione Esecutiva	5.137.996.796,50
Oneri Per La Sicurezza	104.857.077,48
Totale	**5.242.853.873,98**
Somme A Disposizione	1.462.146.126,02
Totale	**6.705.000.000,00**

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

0388 "Velocizzazione Raddoppio Roma-Pescara" *fasi prioritarie*

Voce di spesa	Totale
Lavori A Misura E A Corpo E Progettazione Esecutiva	18.674.315,89
Oneri Per La Sicurezza	381.108,49
Totale	**19.055.424,38**
Somme A Disposizione	1.455.944.575,62
Totale	**1.475.000.000,00**

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0384:
PO Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale
(CUP J44D20000050009)



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

1 PREMESSA 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 3

3 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 3

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 4

5 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 5

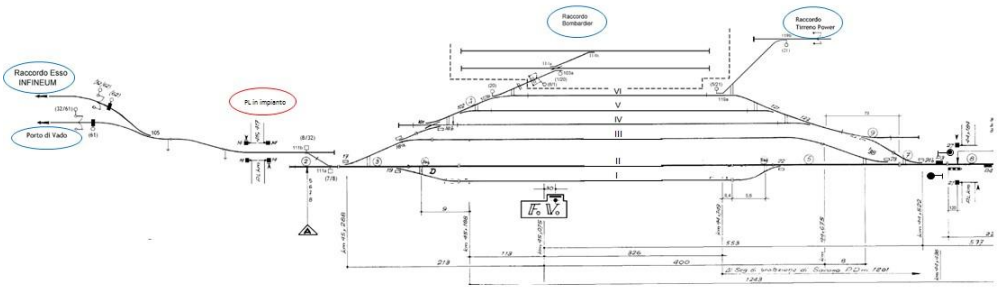
6 COSTO A VITA INTERA 11

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PREMESSA

L'impianto di Vado Ligure Zona Industriale è collegato alla stazione di Savona Parco Doria, che appartiene alla linea Genova – Ventimiglia.

L'impianto svolge funzione di scalo merci per i quattro raccordi che ad oggi risultano allacciati: Porto (attivo), Bombardier (attivo), Tirreno Power (non attivo) ed Esso/Infineum (quest'ultimo attivo).



Il piazzale della stazione si compone di 6 binari, di cui 3 centralizzati ed elettrificati gestiti da un Apparato Centrale Idrodinamico e 3 non centralizzati e non elettrificati. Tale tipologia di apparato, che non fornisce i collegamenti di sicurezza standard, permette la sola movimentazione dei deviatoi. L'impianto è dotato di un unico segnale di partenza, che coincide con il segnale di protezione esterna di Savona Parco Doria; il segnale di protezione di Vado Ligure coincide, invece, con il segnale di partenza esterna di Savona Parco Doria.

L'impianto è interamente in asset RFI ma la gestione è temporaneamente affidata ad AdSP MALO, ed è disciplinata da apposita convenzione del 08/05/2015, rinnovata il 22.12.2020.

APM Terminal, gestore del terminal, ipotizza una crescita dei traffici su un arco di 8 anni fino al raggiungimento di 97 treni alla settimana, di lunghezza minima pari a 400 metri e fino a 750 metri.

A seconda dell'operatività del terminalista, viene stimato che il numero di treni al giorno nello scenario di regime possa variare da 13÷14 a 24÷25, ben oltre le possibilità offerte dall'attuale configurazione impiantistica, la cui capacità teorica stimata è di 6 treni al giorno.

RFI ha avviato il progetto in argomento, che prevede la realizzazione di un nuovo ACC, in luogo dell'attuale Apparato Centrale Idrodinamico, con centralizzazione ed elettrificazione di

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

tutti i 6 binari del piazzale, e la rivisitazione del PRG della stazione, con adeguamento di un binario a modulo 750 metri.

Al fine di poter disporre di un primo incremento di capacità e per soddisfare la domanda prevista dal terminalista nel breve-medio periodo, il progetto è stato suddiviso in due fasi funzionali.

La descrizione delle due fasi funzionali è rimandata ai paragrafi successivi.

L'Ing. Fabio De Barbieri è stato nominato Referente del presente Progetto con CO n. 614/AD del 12 aprile 2022.

Con delibera n. 2 del 28/01/2021 sono stati assegnati 10 milioni di euro per la progettazione di tutti gli interventi previsti dal progetto e per la realizzazione degli interventi di Fase 1

Il Progetto di Investimento è inoltre inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

1 Obiettivi del progetto

I benefici attesi sono:

- incremento della capacità dell'impianto coerente con gli sviluppi di traffico prospettati dal terminalista;
- eliminazione delle criticità di esercizio derivanti dalla presenza di PL nel centro abitato su una tratta percorsa da frequenti movimenti di manovra;
- elevamento dei livelli di qualità e regolarità;
- miglioramento delle condizioni di accessibilità all'impianto;
- Predisposizione per l'implementazione di ERTMS/ETCS L2.

2 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

Lo stato di avanzamento delle opere e la previsione di ultimazione delle opere è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	Avanzamento
PFTE 1^ Fase e 2^ Fase	Ultimato
Attivazione ACC ferro attuale Vado Ligure	Novembre 2021

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PD soppressione PL via Sabazia 1^Fase	Ultimato
Iter autorizzativo (CDS) 1^ Fase	In corso
PD PRG Vado Ligure modulo 750 2^Fase	In corso
Iter autorizzativo PRG Vado Ligure 2^ Fase	Da avviare
Attivazione soppressione PL via Sabazia 1^Fase	Luglio 2024
Attivazione PRG Vado Ligure modulo 750 2^Fase	Dicembre 2025

3 Descrizione dell'intervento

Il progetto complessivamente prevede la realizzazione di un nuovo ACC, in luogo dell'attuale Apparato Centrale Idrodinamico, con centralizzazione ed elettrificazione di tutti i 6 binari del piazzale, e la rivisitazione del PRG della stazione, con adeguamento di un binario a modulo 750 metri.

All'interno del perimetro saranno compresi anche la soppressione del PL di Via Sabazia, l'adeguamento per la gestione delle merci pericolose, la progettazione dell'indipendenza della radice dei raccordi Porto ed Esso/Infineum e l'adeguamento stradale di via Leopardi, necessario nell'ambito dei lavori di PRG a regime.

Al fine di poter disporre di un primo incremento di capacità il progetto viene diviso in due fasi funzionali.

Prima fase funzionale

La prima fase funzionale del progetto comprende:

- Nuovo ACC sul piano del ferro attuale dotato di solo segnalamento basso di manovra e con giurisdizione sui primi tre binari di circolazione;
- Adeguamento locali ex Fabbricato Viaggiatori di Vado L. per sala ACC;

- Soppressione del PL di via Sabazia attraverso la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale ed una rampa stradale di collegamento fra via Tecnomasio e via Ferraris.

Seconda fase funzionale

La seconda fase funzionale che inizia a valle dell'attivazione del nuovo ACC comprende:

- Attrezzaggio del piazzale ed implementazione in apparato di segnalamento alto da treno;
- Piano Regolatore Generale dell'impianto con adeguamento a modulo 750 metri di un binario;
- Centralizzazione ed elettrificazione di tutti i 6 binari della stazione;
- Sistemazione delle radici dei raccordi Bombardier e Tirreno Power;
- Adeguamento del sottovia di via Leopardi, necessario nell'ambito dei lavori di PRG
- Adeguamento dell'impianto per la gestione delle merci pericolose;
- Adeguamento idraulico del Rio Lusso;
- Progettazione dell'indipendenza della radice dei raccordi Porto ed Esso/Infineum, ricadente su asset non RFI, e la cui realizzazione sarà a cura di terzi.

4 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Come già accennato, il progetto viene diviso in due fasi funzionali.

La **1^ fase funzionale** comprende i seguenti interventi:

1. Soppressione del PL di via Sabazia attraverso la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale ed una rampa stradale di collegamento fra via Tecnomasio e via Ferraris;
2. Realizzazione di un nuovo ACC sul piano del ferro attuale dotato di solo segnalamento basso di manovra e con giurisdizione sui tre binari di circolazione;
3. Riconfigurazione ACC per eliminazione impiantistica del passaggio a livello e connesse attività di piazzale.

Per quanto riguarda la realizzazione del nuovo sottopasso ciclopedonale sono previste le seguenti opere d'arte:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

- un sottopasso ciclopedonale costituito da una scatolare in c.a. gettato in opera con sezione di dimensioni interne 3.00x2.95m e lunghezza in asse pari a circa 58 m;
- una vasca interrata adibita all'installazione dell'impianto di sollevamento delle acque meteoriche del sottopasso, di dimensioni in pianta pari a circa 4x4 m e profondità dal piano di calpestio del sottopasso pari a 2,50 m;
- un fabbricato in c.a. realizzato per l'allestimento del gruppo elettrogeno a servizio dell'impianto di sollevamento, posto in prossimità dell'attuale parcheggio di Via Sabazia;
- una rampa di accesso anch'essa posta in prossimità dell'attuale parcheggio di Via Sabazia, costituita da rampe affiancate di larghezza netta pari a 2 m, accorpate a un vano scala, caratterizzate da un ingombro in pianta complessivamente pari a circa 19.0x9.0 m;
- una rampa di accesso su Via Sabazia di dimensioni interne 2.00 m caratterizzata da una sezione a U costituita da conci in c.a. gettati in opera;
- una rampa su Via Maestri del Lavoro di dimensioni interne 3.00 caratterizzata da una sezione a U costituita da conci in c.a. gettati in opera;
- una scala con rampe di larghezza pari a 3 m, posta lungo Via Maestri del Lavoro.

Le opere invece previste per la realizzazione della nuova rampa stradale che riconnette Via Sabazia a Via Ferraris sono sinteticamente elencate di seguito:

- muro in c.a. gettato in opera posto lungo la rampa che collega Via Sabazia e Via G.Ferraris;
- rampa realizzata con una sezione ad U in c.a. gettato in opera che collega Via Sabazia e Via G.Ferraris.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



La soppressione del PL di via Sabazia pone rimedio alle pesanti criticità causate dalla presenza di un Passaggio a Livello nel centro abitato su una tratta percorsa da frequenti movimenti di manovra.

La soppressione del PL di stazione introduce la necessità di riconfigurare l'impianto sia dal punto di vista hardware e sofware di cabina, sia a livello di enti e cavi di piazzale.

Le modifiche al sottosistema CCS prevedono la riconfigurazione di un impianto ACC HMR9 di fornitura ECM, secondo un nuovo piano schematico di progetto avente le seguenti modifiche:

- Eliminazione del PL di stazione al km 45+417;
- Spostamento del segnale basso 22 sul giunto 61/60;
- Eliminazione del cdb 59.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

La **2^ fase funzionale**, come già accennato sopra, consiste principalmente in:

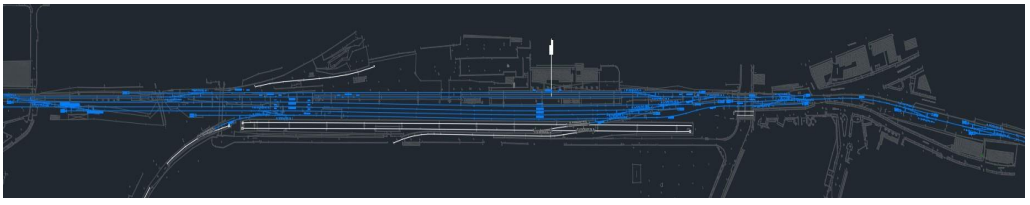
- Attrezzaggio del piazzale ed implementazione in apparato di segnalamento alto da treno;
- PRG dell'impianto con adeguamento a modulo 750 metri di un binario;
- Centralizzazione ed elettrificazione di tutti i 6 binari della stazione;
- Sistemazione delle radici dei raccordi Bombardier e Tirreno Power;
- Adeguamento del sottovia di via Leopardi, necessario nell'ambito dei lavori di PRG;
- Adeguamento dell'impianto per la gestione delle merci pericolose;
- Adeguamento idraulico del Rio Lusso;
- Progettazione dell'indipendenza della radice dei raccordi Porto ed Esso/Infineum, ricadente su asset non RFI, e la cui realizzazione sarà a cura di terzi.

Dal punto di vista del tracciato ferroviario sono previsti i seguenti interventi:

- prolungamento dei moduli di stazione con spostamento delle radici sia lato Ponente che lato Levante;
- sostituzione degli scambi ferroviari;
- rifacimento della sovrastruttura del Binario I che sarà destinato alle merci pericolose;
- realizzazione di un nuovo binario di collegamento verso la zona portuale.

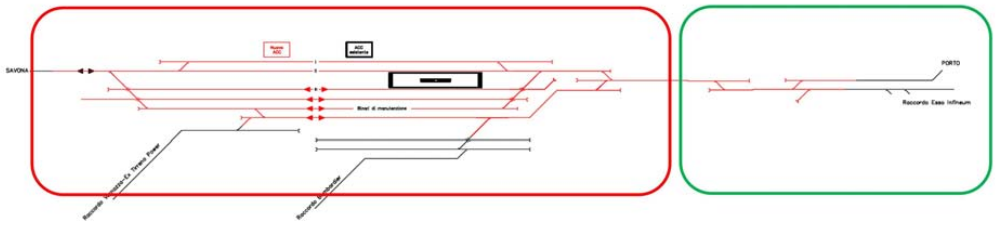
I 6 binari esistenti verranno completamente demoliti e riassestati plano-altimetricamente per permettere il corretto posizionamento dei nuovi scambi ferroviari oltre che per essere allungati e per posizionare i relativi respingenti.

I due tronchini di servizio esistenti verranno mantenuti e non subiranno modifiche dal progetto in essere.



L'intervento dal punto di vista dell'armamento va a demolire e ricostruire l'intero fascio di binari del piazzale principale, compreso il binario di corsa, e della zona di collegamento con il porto di Vado ligure. La stazione oggetto del progetto è una stazione unicamente di tipo merci

e permette l'accesso dei convogli, oltre che alla zona del porto, anche ai raccordati Vernazza, Alstom/Bombardier e Infineum. Per semplicità si divide l'intervento nelle due zone sopra descritte: piazzale principale e zona del porto, come rappresentato nella figura seguente.



PIAZZALE PRINCIPALE **ZONA PORTO**

Nel piazzale principale i binari hanno le seguenti caratteristiche:

- Binario I, quello più a ridosso del FV, verrà adibito a binario per merci pericolose e verrà quindi realizzato, oltre che il nuovo ferro, anche una nuova sede. La velocità di tracciato di questo binario sarà pari a 30 km/h. Il binario esistente, che verrà interamente demolito, è stato allungato in maniera consistente lato Savona e sono state inserite due comunicazioni che permetteranno il passaggio sul binario II adiacente. Inoltre, visto la sua funzione, verrà attrezzato con un sistema di raccolta acque dedicato, pozzetti tagliafiamma per impedire che un eventuale incendio di liquido infiammabile sversato possa raggiungere la vasca di raccolta dei liquidi pericolosi;
- Il binario II sarà quello di corsa e attraverserà tutto il fascio provenendo dallo scalo di Savona – Parco Doria. La velocità di tracciato considerata sarà di 60 km/h fino al termine del marciapiede esistente in corrispondenza della Pk 45+167.73 dove la velocità del convoglio in approccio sarà limitata dal segnalamento. Dopodiché il binario avrà la velocità di progetto pari a 30km/h come tutti gli altri binari dello scalo, terminando con un paraurti di Tipo 2 e comunicando con il porto attraverso un deviatoio da 30 km/h;
- Il binario III è il primo del fascio binari della zona per lo stazionamento dei convogli ed è quello che avrà il modulo pari a 750m;
- Il binario IV sarà localizzato nel fascio principale, così come il binario III, ed avrà una distanza dall'asse del binario III pari a 4,6m. In questo modo, la distanza garantirà la

presenza di un camminamento tra i binari tale per cui ci potrà essere contemporaneità nei movimenti nei due binari senza necessità di annunci di sicurezza;

- Il binario V avrà una distanza dall'asse del binario IV e del binario VI pari a 4m, con limitazioni negli spostamenti contemporanei come da normativa (spostamento dei veicoli in manovra, previo annuncio, su uno solo dei due binari e con velocità non superiore a 30 km/h);
- Il binario VI è il binario che, nella configurazione attuale e in quella futura, permette il collegamento con i raccordati Vernazza (ex Tirreno Power) e Alstom/Bombardier. Il binario verrà completamente demolito e ricostruito e si collegherà, oltre che con il binario V, anche con il fascio diretto verso il porto. Infatti, verrà costruita un'asta di manovra che si svilupperà lato porto e si collegherà, dopo il sottopasso di via Ferraris, con il fascio di binari che proseguiranno verso il porto di Vado.

Nella zona del porto, così come quelli facenti parte la zona del piazzale principale, saranno demoliti interamente e ricostruiti.

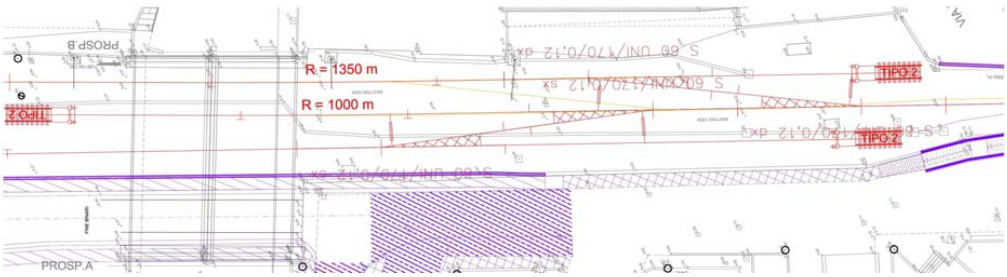


Figura 1 - Zona sottopasso via Ferraris

Il binario che comprende la curva di raggio 1350m è il proseguo del binario II, il binario che comprende la curva di 1000 m verrà denominato "binario del porto" e l'ultimo è l'asta di manovra del binario VI.

Il sottopasso visibile nell'immagine sopra riportata è il sottopasso di via Ferraris.

Il binario del porto è quello che sarà di collegamento tra la zona del porto e quella del piazzale principale. Sarà in comunicazione sia con il binario II che con l'asta di manovra del binario.

Come già accennato, nell'ambito degli interventi di adeguamento e di potenziamento dell'impianto di Vado Ligure zona industriale è richiesta la realizzazione di un nuovo fascio binari che prevede l'ampliamento della sede ferroviaria esistente nel tratto che si estende da nord del Rio Lusso fino a via Leopardi.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Vista la configurazione di progetto, si rende necessario intervenire sulle opere esistenti interferenti con il nuovo layout dei binari, fra le quali l'opera di attraversamento ferroviario sul Rio Lusso e il sottopasso carrabile di via Leopardi.

Entrambe le opere verranno demolite e ricostruite con manufatti scatolari di nuova realizzazione, in grado di sottoattraversare la sede ferroviaria esistente e i nuovi binari previsti in progetto.

Infine, per quanto riguarda la trazione elettrica, le lavorazioni riguarderanno l'adeguamento dell'elettrificazione in conseguenza degli interventi di rinnovo dell'impianto, attivato in fase 1, con l'estensione della giurisdizione a tutti e sei i binari dello scalo e la sistemazione al nuovo Piano Regolatore Generale.

Le attività, da eseguirsi per fasi, ed i materiali necessari alla realizzazione dell'elettrificazione suddetta sono i seguenti:

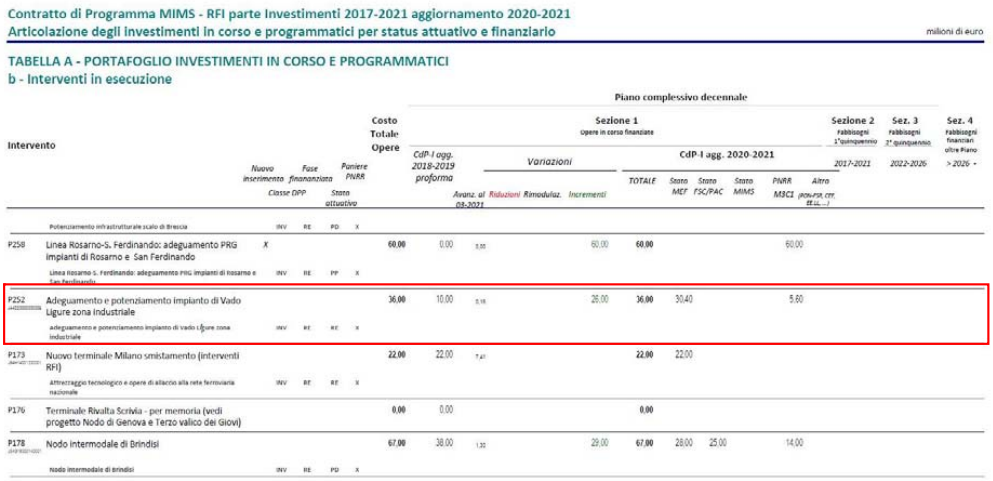
- Fornitura di tutti i materiali occorrenti per i lavori e le opere da realizzarsi;
- Realizzazione dei blocchi di fondazione per il sostegno dei pali, delle travi TN, delle travi tipo B, dei portali di ormeggio e dei tiranti a terra, da eseguirsi (ove possibile) contestualmente alla piattaforma ferroviaria;
- Fornitura e posa in opera dei sostegni (Pali LSU, portali di ormeggio tralicciati, travi di sospensione TN e B, isolatori e accessori di R.A., nonché dei cartelli monitori);
- Fornitura e posa in opera delle condutture di contatto, complete di pendini conduttori, collegamenti equipotenziali e morsetteria;
- Realizzazione degli ormeggi (fissi e regolati), completi in tutte le loro parti;
- Fornitura e posa in opera dei sezionatori, completi di argani di manovra, necessari a realizzare lo schema di alimentazione TE;
- Posa delle canalizzazioni e dei relativi cavi di comando alimentazione e controllo dei sezionatori TE;
- Fornitura e posa in opera delle condutture di alimentazione, complete di conduttori, collegamenti e morsetteria;
- Realizzazione dei circuiti di terra e protezione TE, completi in tutte le loro parti e allaccio al circuito di terra e protezione esistente.

5 Costo a Vita Intera

Nel vigente Aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021, l'investimento è compreso nella Tabella A "Portafoglio Investimenti in corso e programmatici

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

– Classe b - Interventi in esecuzione, riga P252 "Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale" in cui sono disponibili risorse pari a 36 M€.



Contratto di Programma MIMS - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2020-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento (Classe DPP)	Fase finanziaria (Stato attuativo)	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2018-2019 proforma	Variazioni – Avanz. al 08-2021	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimoduluz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I agg. 2020-2021 – TOTALE	CdP-I agg. 2020-2021 – Stato MEF	CdP-I agg. 2020-2021 – Stato FSC/PAC	CdP-I agg. 2020-2021 – Stato MIMS	CdP-I agg. 2020-2021 – PNRR M3C1	CdP-I agg. 2020-2021 – Altro (pon-por, ctr. ff.ss. ...)	Sezione 2 – Fabbisogni 1° Quinquennio 2017-2021	Sez. 3 – Fabbisogni 1° quinquennio 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 -
Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia	INV	RE	PD	X														
P258 Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	X				60,00	0,00			60,00	60,00				60,00				
Linea Rosarno S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	INV	RE	PP	X														
P252 Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale					36,00	10,00			26,00	36,00	30,40			5,60				
Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	INV	RE	RE	X														
P173 Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)					22,00	22,00				22,00	22,00							
Attrezzaggio tecnologico e opere di allaccio alla rete ferroviaria nazionale	INV	RE	RE	X														
P176 Terminale Rivalta Scrivia - per memoria (vedi progetto Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi)					0,00	0,00				0,00								
P178 Nodo intermodale di Brindisi					67,00	38,00			29,00	67,00	28,00	25,00		14,00				
Nodo intermodale di Brindisi	INV	RE	PD	X														

A seguito della consegna del PD di 1^ fase relativa alle opere di soppressione PL di Vado Ligure si è registrato un incremento del valore opere degli interventi connessi alla soppressione del PL di Via Sabazia.

In particolare, la presenza di molteplici sottoservizi, le richieste di ottimizzazione del progetto formulate dal Comune e la più accurata valutazione della quota imprevisti, degli oneri per gli espropri, le spese generali del Committente e spese tecniche, hanno contribuito all'aumento dei costi rispetto a quanto era stato stimato nello Studio di pre-fattibilità redatto da Ingegneria degli Investimenti a dicembre 2020.

Si è determinato quindi un quadro economico degli interventi connessi alla soppressione del PL di Via Sabazia pari a 9,5 milioni di euro, rispetto ai 4,5 milioni di euro compresi nell'attuale Costo a Vita Intera del progetto.

Inoltre, nel corso della PD "Prg definitivo Vado Ligure 2^ fase" è emerso un incremento del valore opere che ad oggi è stimato pari a 49,485 mil.€ (comprensivo degli espropri e della PE) con conseguente ridefinizione del quadro economico del costo a vita intera della Fase 2 da 26 mil.€ a 63 mil.€.

Si riporta di seguito il quadro riepilogativo dei costi del progetto e i quadri economici delle fasi 1 (soppr. PL via Sabazia) e 2.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

NPP 0384 evoluzione del CVI in mil€							
FASE 1	Costi di progettazione 1 e 2	2	10	2	15	2	15
	Interventi ACCM Vado L sul ferro attuale	3,5		3,5		3,5	
	Opere di soppressione PL via Sabazia	4,5		**9,5**		9,5	
FASE 2	Sistemazione del PRG dell'impianto con adeguamento di almeno un binario a modulo 750 metri	26	26	26	26	**63**	63
		36		**41**		**78**	
		CVI iniziale valutato sulla base del PFTE		CVI ad esito PD delle Opere di soppressione PL via Sabazia		CVI ad esito consegna PD 2^ fase	

In sintesi, l'aumento del CVI complessivo è dovuto ai seguenti fattori:

- affinamento progettuale rispetto al PFTE di 1°fase redatto da DINV;
- interventi aggiuntivi in ambito raccordati. Trattasi di interventi di armamento/segnalamento IS/TE; di cui nel PFTE di 1°fase era prevista solo la progettazione ma non la realizzazione prevista a cura dei raccordati;
- barriere antirumore per la mitigazione acustica pari a 3.9 M di cui 1.2 M€ in area raccordati in asset non RFI, non previsti nel PFTE di 1°fase. A conclusione del modello acustico, per velocità treno superiore ai 30 KM/h, si è reso necessario provvedere al posizionamento di barriere antirumore in prossimità dell'abitato di Vado Ligure. In merito alla predisposizione delle barriere antirumore RFI, Direzione Tecnica DTC ha indicato di prevedere comunque in progetto il "risanamento totale" che eventualmente in CDS potrà essere ridotto fermo restando la necessità di realizzare gli interventi diretti sui ricettori;
- intervento di sistemazione idraulica del rio Lusso previsto nel PFTE come inerziale a cura della Amministrazione Comunale (circa 0,3 M€);
- segnalamento alto richiesto da regolamento ANSFISA non previsto nel PFTE 1°fase;
- interventi in ambito Parco Doria stazione di Savona (adeguamento tecnologie);

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

- adeguamento dei Marciapiedi in ambito stazione di Vado Ligure zona industriale (circa 0,3 M€).

Fase 1 – soppressione PL di via Sabazia

E

PIS Tabella A

PROGETTO DEFINITIVO Progetto NPP 0384 Adeguamento e Potenziamento Impianto Vado Ligure zona Industriale SOPPRESSIONE PL DI VIA SABAZIA			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	Importi (1) (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati (1) (Mln €)
Lavorazioni	6,8	64,0%	6,8
Opere civili	*6,0*	*63,6%*	
Intereferenze a cura appaltore ancora da stimare	*0,6*		
Sovrastruttura ferroviaria	*0,0*	*0,0%*	
Impianti tecnologici	*0,0*	*0,4%*	
Progettazione esecutiva a cura appaltatore Stima	*0,1*	*1,2%*	
Oneri per la sicurezza	0,4	4,2%	7,2
Somme a disposizione	2,3	24,2%	9,5
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	9,5	94%	

PIS Tabella B

PROGETTO DEFINITIVO Progetto NPP 0384 Adeguamento e Potenziamento Impianto Vado Ligure zona Industriale SOPPRESSIONE PL DI VIA SABAZIA			
Dettaglio delle Somme a Disposizione			
	Importi (Mln €)	Percentuale su S.A.D.	Percentuale su CVI
PROGETTAZIONE (PDA -vrPD)	0,1	6%	1%
OPERE RISTORI SOCIO AMBIENTALI	0,0	0%	0%
OPERE CONNESSE	2,2	94%	23%
Contributi di legge (Inarcassa)	*0,0*	*2%*	*0%*
Direzione Lavori	*0,6*	*27%*	*7%*
Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera (riconfigurazioni ACC)	0,1	4%	1%
Acquisizione aree	*0,2*	*7%*	*2%*
Forniture materiali RFI	*0,1*	*3%*	*1%*
Trasporti	*0,0*	*0%*	*0%*
nterventi IS piazzale e cabina a cura DOIT+ aggiornamento certificazione CCS)	*0,2*	*9%*	*2%*
Imprevisti (8%)	*0,7*	*30%*	*7%*
Spese generali del Committente (3,2%)	*0,3*	*13%*	*3%*
Totale Generale Somme a Disposizione	2,3	100%	24%

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Fase 2 – PRG Vado Ligure con modulo 750m; ACC con implementazione in apparato di segnalamento alto da treno

E PIS Tabella A

PROGETTO PD 2022 PROGETTO: NPP 0384 "Potenziamento Impianto Vado Ligure Zona Industriale" Fase Funzionale FF02 "PRG definitivo Vado Ligure con modulo 750 metri di un binario; ACC con implementazione in apparato di segnalamento alto da treno"			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	Importi (1) (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati (1) (Mln €)
Lavorazioni	38,3	60,8%	38,3
Opere civili compresa LFM	*22,5*	*35,8%*	
Sovrastruttura ferroviaria armamento e TE	*8,7*	*13,9%*	
Impianti tecnologici	*7,1*	*11,2%*	
PE appaltatore	1,0	*1,5%*	
Oneri per la sicurezza	1,4	2,3%	39,8
Somme a disposizione	22,3	35,3%	62,0
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	63,0	100%	

NOTE

(1) TUTTI GLI IMPORTI ESPRESSI SONO AL NETTO DI IVA

PIS Tabella B

PROGETTO PD 2022 PROGETTO: NPP 0384 "Potenziamento Impianto Vado Ligure Zona Industriale" Fase Funzionale FF02 "PRG definitivo Vado Ligure con modulo 750 metri di un binario; ACC con implementazione in apparato di segnalamento alto da treno"			
Dettaglio delle Somme a Disposizione			
	Importi (Mln €)	Percentuale su S.A.D.	Percentuale su CVI
PROGETTAZIONE (PFTE, PD, VrPD, VPE, PMA, MA)	1,0	4%	2%
OPERE RISTORI SOCIO AMBIENTALI	0,0	0%	0%
OPERE CONNESSE	21,3	96%	34%
Contributi di legge (Inarcassa)	*0,2*	*1%*	*0%*
Direzione Lavori	*3,5*	*16%*	*6%*
Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera (prestazioni IF per supporto AMIS, certificatore CE+AMIS, scorte RFI, collaudi tecnico amministrativi, ecc)	*2,4*	*11%*	*4%*
Acquisizione aree	*1,2*	*5%*	*2%*
Forniture materiali RFI	*7,6*	*34%*	*12%*
Trasporti	*0,0*	*0%*	*0%*
Lavori Accessori a Completamento (recepimento prescrizioni, ecc)	*0,0*	*0%*	*0%*
Gestione delle terre e rocce da scavo	*0,0*	*0%*	*0%*
Imprevisti	*4,5*	*20%*	*7%*
Spese generali del Committente(3,2 %)	*1,9*	*9%*	*3%*
Totale Generale Somme a Disposizione	22,3	100%	35%

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

NPP 3068:

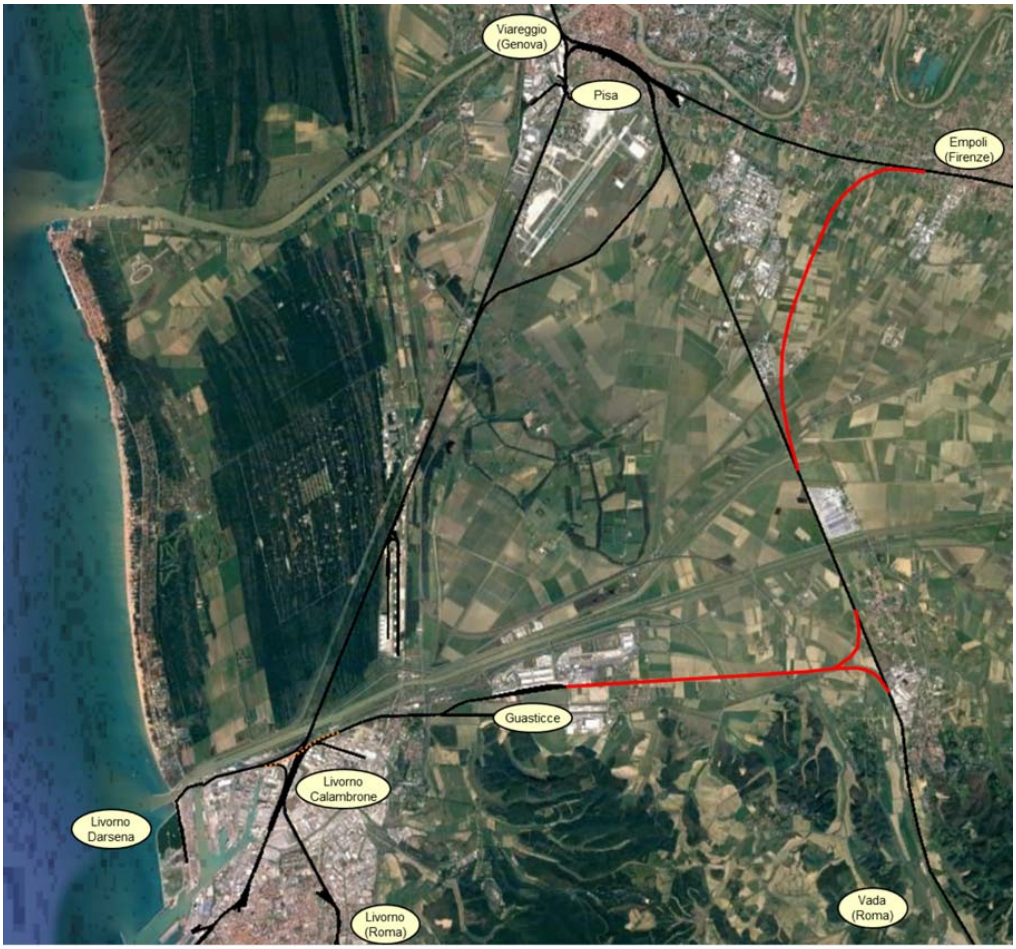
Collegamento Porto di Livorno - Interporto di Guasticce tramite scavalco linea tirrenica

(CUP J51D18000110003)

NPP 0370:

Connessione ferroviaria dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Collesalvetti-Vada ed alla Pisa-Firenze

(CUP J94G18000060009)



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

1. PREMESSA 3

2. OBIETTIVI DEL PROGETTO 4

3. LOCALIZZAZIONE 5

4. SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE 6

5. SITUAZIONE ATTUALE 7

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 7

6. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 11

7. LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 13

8. COSTO A VITA INTERA 15

9. DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 18

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1. PREMESSA

Il progetto NPP 3068 Collegamento diretto tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce prevede la realizzazione dello scavalco ferroviario della linea Genova-Roma nel margine settentrionale della zona industriale portuale di Livorno, consistente in una linea a singolo binario a trazione termica dello sviluppo complessivo di 1,5 km. Tale opera è finalizzata alla ricucitura della rete infrastrutturale ferroviaria tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce che sono impianti terminali, rispettivamente portuale e di scambio ferro-gomma, della rete TEN-T e che risultano attualmente separati tra loro dal fascio di binari di Livorno Calambrone avente come asse principale la linea Genova-Roma.

Il progetto NPP 0370 Connessione ferroviaria dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Collesalvetti- Vada e alla Pisa-Firenze prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- collegamento ferroviario fra l'interporto di Guasticce e la linea Pisa-Collesalvetti-Vada;
- collegamento fra la linea Pisa-Collesalvetti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa.

Tali interventi sono inclusi nell'Accordo per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, sottoscritto fra Regione Toscana, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Rete Ferroviaria Italiana S.P.A., Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.P.A. in data 24/05/2019, che prevede i seguenti impegni di RFI:

1. sviluppo della progettazione esecutiva e realizzazione del collegamento porto-interporto di Livorno tramite scavalco ferroviario;
2. sviluppo del progetto di fattibilità tecnica ed economica del collegamento ferroviario fra l'interporto di Guasticce, la linea Pisa-Collesalvetti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa, valutando più alternative progettuali, nel quadro del Contratto di Programma RFI-MIT 2017-2021 parte "Investimenti";
3. interventi di adeguamento a sagoma della linea ferroviaria Prato-Bologna, volta a consentire ai porti del sistema "Livorno-Piombino" di raggiungere le aree logistiche, produttive e di consumo del Centro Nord-Italia, i valichi del Brennero e del Gottardo ed i mercati

dell'Europea Centro Orientale, con particolare riferimento al traffico container high cube e autostrada viaggiante;

4. l'upgrade dei collegamenti ferroviari con il porto di Piombino.

Il Contratto di Programma 2017-2021, parte Investimenti, in "Tabella A – Portafoglio Investimenti in Corso e Programmatici", aggiornamento 2020-2021, alla riga P220 prevede il progetto "Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce", con un costo complessivo di 337 mln€, di cui 33,82 mln€ finanziati.
A valle degli esiti degli approfondimenti progettuali svolti sono emersi maggiori costi per la realizzazione di tali interventi che hanno comportato la ridefinizione del costo complessivo degli stessi pari a 488 M€.

2. OBIETTIVI DEI PROGETTI

Gli obiettivi complessivi degli interventi previsti consistono essenzialmente in:

- migliorare l'integrazione tra l'Interporto di Guasticce e le aree portuali attraverso la realizzazione dello scavalco ferroviario della stazione di Livorno Calambrone;
- sviluppare il traffico ferroviario e rendere più efficiente la sua gestione;
- potenziare il trasporto multimodale;
- migliorare l'accessibilità del porto di Livorno verso il retroterra ed i mercati europei;

Inoltre gli interventi previsti sono:

- funzionali allo sviluppo di traffico container portuale verso il nord-est del paese e, in previsione, verso l'Europa centro-orientale
- di ausilio allo sviluppo del traffico Ro.Ro. oggi inesistente e che rappresenta un mercato in potenziale crescita soprattutto in origine dal Porto di Livorno.

4. SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE

Collegamento Porto di Livorno - Interporto di Guasticce tramite scavalco linea tirrenica

Il progetto dell'intervento è stato ritenuto non assoggettabile a VIA nell'ambito di un'istruttoria condotta direttamente da Regione Toscana, successivamente esaminato ed approvato formalmente nella Conferenza dei Servizi indetta dal Provveditorato OO.PP. della Toscana con Provvedimento MIT n. 11803 del 22/5/2019.

A seguito di attività negoziale nel corso del 2021 sono stati avviate le attività propedeutiche (risoluzione interferenze sottoservizi, Bonifica Ordigni Esplosivi) per la liberazione e sistemazione delle aree di intervento; al contempo è in corso di ultimazione anche lo sviluppo della Progettazione Esecutiva da parte dell'impresa esecutrice dell'opera di scavalco, la cui cantierizzazione è prevista nel prossimo mese di luglio 2022.

Collegamento fra l'interporto di Guasticce e la linea Pisa-Collesalvetti-Vada e Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa (by pass di Pisa)

Con Provvedimento n. 73/2021 nella seduta del 26 gennaio 2022 il CSLLPP ha espresso il Parere di competenza sul Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'intervento in parola, ritenendolo "meritevole di approvazione" con il rispetto di alcune osservazioni; al momento sono in corso gli approfondimenti progettuali connessi al recepimento delle suddette, nel proseguo sarà avviata sia l'istruttoria di Valutazione Impatto Ambientale, sia gli ulteriori sviluppi progettuali.

6. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Si tratta di un complesso di interventi che, per una migliore rappresentazione, viene esposto per singole fasi, come descritte nel seguito.

NPP 3068 Collegamento diretto tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce

Collegamento Porto di Livorno - Interporto di Guasticce tramite scavalco linea tirrenica

Il progetto prevede la ricucitura della rete infrastrutturale ferroviaria tra il Porto di Livorno e l'Interporto di Guasticce mediante la realizzazione di una linea a singolo binario a trazione termica dello sviluppo complessivo di 1,5 Km che consentirà lo scavalco della linea fondamentale Genova-Roma.

Allo stato attuale, infatti, le due aree sono separate da una sorta di "barriera" rappresentata dal fascio di binari di Livorno Calambrone, avente come asse principale la linea Tirrenica di collegamento tra Genova e Roma: ciò determina che i traffici attuali della linea Porto-Calambrone attraversino - con manovra a raso - la linea tirrenica con soggezioni significative nel rispetto della regolarità della circolazione sulla linea dorsale Tirrenica.

In ragione di ciò il nuovo collegamento ha la funzione principale di migliorare l'integrazione tra l'Interporto di Guasticce e le aree portuali, estendendo fino allo stesso Interporto la rete infrastrutturale ferroviaria portuale, con lo scopo di coinvolgere direttamente l'Interporto nella movimentazione merci, senza comunque produrre condizionamenti sui traffici ferroviari esistenti, in particolare il collegamento diretto tra la Darsena Toscana e la linea Tirrenica.

L'opera più significativa del progetto è rappresentata dalla realizzazione di un nuovo viadotto posto nei pressi della radice nord dell'impianto di Livorno Calambrone, con la preventiva demolizione del viadotto dell'ex tramvia Pisa-Livorno, ormai in disuso da alcuni decenni.

L'asse di intervento del nuovo progetto si pone in corrispondenza del binario in esercizio recentemente realizzato quale collegamento diretto tra Livorno Calambrone e gli impianti portuali: il progetto prevede una sezione a singolo binario con estensione trasversale pari a m 7,70 al fine di garantire la predisposizione per una eventuale, futura elettrificazione del collegamento stesso.

L'opera di scavalco verrà realizzata mediante un viadotto ferroviario di lunghezza pari a m 353 composto da 14 campate di varie lunghezze -dai m 22,5 della campata standard ai m 34,5 per quelle di attraversamento della linea Tirrenica- con trave a parete piena, a via inferiore aperta superiormente.

Superato il viadotto, il tracciato percorre la rampa lato interporto fino al punto di allaccio alla infrastruttura esistente, posto alla progressiva di progetto km 1+580, che rappresenta il termine dell'intervento.

La parte di attrezzaggio tecnologico del nuovo collegamento diretto tra il Porto di Livorno e l'interporto di Guasticce, consistente nella realizzazione di un nuovo apparato ACC in grado di gestire sia la nuova infrastruttura, sia l'interfacciamento funzionale con l'attuale impianto di Livorno Calambrone opportunamente modificato sarà sviluppato nell'ambito di un altro progetto di investimento, stante il carattere prettamente tecnologico dell'intervento.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

NPP 0370 Connessione ferroviaria dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Collesalvetti- Vada e alla Pisa-Firenze

Collegamento fra l'interporto di Guasticce e la linea Pisa-Collesalvetti-Vada

L'inizio dell'intervento è ubicato sul binario di dorsale fra l'impianto di Livorno Calambrone e l'Interporto di Guasticce, in precedenza allo stesso interporto: tale binario, attualmente non elettrificato, parte dalla stazione di Livorno Calambrone, passando per la ex Fermata di Stagno, e ricalca il tracciato iniziale della linea storica Livorno-Collesalvetti in gran parte dismesso fin dagli anni '50.

Superata l'ex stazione di Stagno, da tale binario si dirama sia la connessione con l'interporto di Guasticce (Interporto Toscano Amerigo Vespucci), sia la connessione con la proprietà della CMF.

Come sopra rappresentato, la connessione del nuovo tracciato alla linea esistente avviene nei pressi dell'interporto A. Vespucci - distaccandosi però dallo stesso - per confluire nel nuovo Posto di Movimento "Guasticce", impianto dotato di 3 binari di circolazione elettrificati da 750 metri, di cui uno con funzione di binario di corsa.

L'impianto sarà in grado di gestire incroci/precedenze e verrà collegato ai binari di presa/consegna posti all'interno dello stesso Interporto. Nel prosieguo il tracciato si allontana dal centro abitato di Guasticce, tende a disporsi ortogonale al fiume Tora e al fosso Torretta.

La maggiore interferenza idraulica è costituita dal fiume Tora che sarà attraversato in ortogonale ed in viadotto; il tracciato sotto-attraversa l'impalcato dell'A12 e successivamente avviene la diramazione per le due connessioni, in direzione Pisa e in direzione Vada della linea Pisa-Vada (via Collesalvetti).

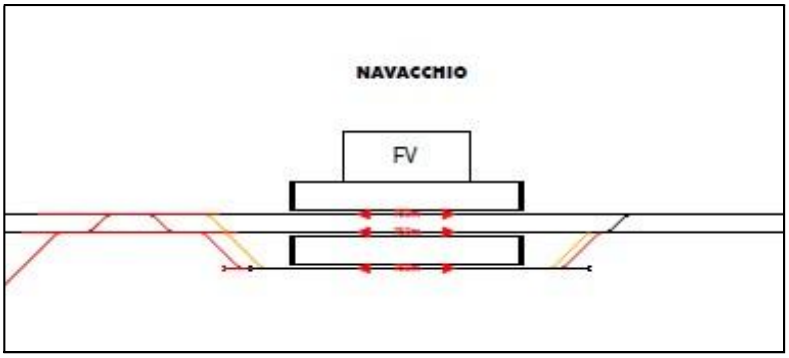
Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa (by pass di Pisa) compreso il nuovo PM Il Faldo

Il secondo tratto di linea, cosiddetto "Bypass di Pisa", è finalizzato alla realizzazione di un collegamento diretto della linea Pisa-Vada alla linea Pisa-Firenze, tale da evitare il transito dei convogli merci all'interno della stazione di Pisa.

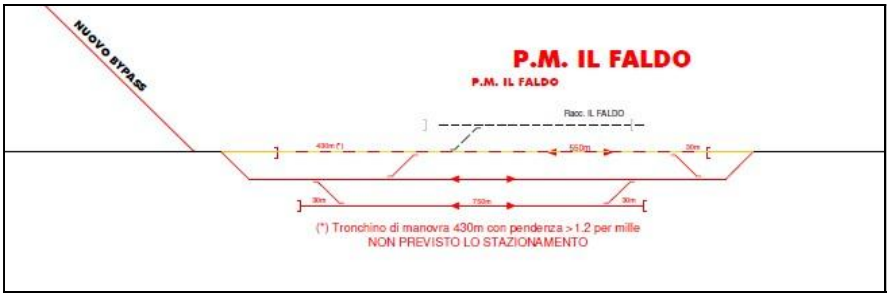
Il nuovo tracciato è costituito da una successione di elementi geometrici, quali rettifili curve circolari e curve a raggio variabili e la sua connessione alla linea esistente Pisa-Vada avviene dopo lo scavalco sul canale emissario Bientina.

Successivamente per mezzo di un tratto in curva, il tracciato si dispone parallelamente al fosso Titignano e, a seguire, per mezzo di un nuovo tratto in curva, si posiziona in direzione

perpendicolare alla S.G.C FI-PI-LI; tale interferenza con S.G.C FI-PI-LI è risolta mediante un viadotto. La connessione con la linea esistente Pisa-Firenze avviene in prossimità della stazione di Navacchio.



in tale ambito è prevista la realizzazione del Posto di Movimento definito "Il Faldo", collocato lungo la linea Pisa-Collesalvetti-Vada.



Il Posto di Movimento definito "Il Faldo" sarà dotato di 2 binari di circolazione elettrificati da 750 metri, di cui uno con funzione di binario di corsa; l'impianto sarà in grado di gestire incroci/precedenze e verrà collegato ai binari di presa/consegna posti all'interno del raccordo industriale omonimo, ubicato al km 323+000.

7. LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO

Collegamento Porto di Livorno - Interporto di Guasticce tramite scavalco linea tirrenica

Si riportano di seguito i dati caratteristici del nuovo tracciato:

- sviluppo complessivo di tracciato pari a 1.580 m;

- scavalco della Tirrenica mediante un viadotto da 14 campate per 353 m;
- pendenza massima 14 ‰;
- velocità di tracciato: 30 km/h;
- intero tracciato predisposto per elettrificazione ed installazione di barriere acustiche.

Stante la natura del Progetto (in sostanza un'opera di scavalco della linea Tirrenica con relative rampe di accesso), nessun Passaggio a Livello è presente sul nuovo collegamento.

Si tratta di impianti che non effettueranno servizio viaggiatori, il Progetto non prevede quindi nessun attrezzaggio in tale ambito. In questa fase il nuovo collegamento ferroviario non sarà elettrificato; in ogni caso l'intera infrastruttura di nuova costruzione (opera di scavalco e relative rampe di accesso) è stata progettata anche in previsione di un futuro intervento di elettrificazione dell'intera infrastruttura.

Collegamento fra l'interporto di Guasticce e la linea Pisa-Collesalvetti-Vada

Le caratteristiche progettuali del nuovo tratto di linea e dei relativi posti di servizio afferenti sono le seguenti:

- Semplice binario;
- Velocità - massima consentita progettualmente dal tracciato;
- Pendenza non superiore al 12‰;
- Modulo linea 750 metri;
- Peso Assiale D4;
- Codifica per Trasporto Combinato PC80;
- Trazione Elettrica a corrente continua (3 kV);
- Sistema di Esercizio - Controllo del Traffico Centralizzato (C.T.C.) con il Sistema Comando e Controllo (S.C.C.);
- Blocco conta assi;
- Itinerari in deviata a 60 km/h;
- Assenza di Passaggi a Livello lungo il tracciato di collegamento ed eliminazione di quelli interferenti con le modifiche infrastrutturali previste nel progetto in questione;
- Posto di Movimento presso Guasticce dotato di 3 binari elettrificati da 750 metri di cui uno con funzione di binario di corsa; impianto in grado di gestire incroci/precedenze e collegato ai binari di presa/consegna posti all'interno del perimetro interportuale;

- Comunicazioni di innesto, sia in direzione nord che in direzione sud, sulla linea Pisa-Collesalvetti-Vada ricomprese all'interno della stazione di Collesalvetti (impianto già interessato dall'intervento di adeguamento a modulo 750 metri).

Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa (by pass di Pisa)

Le caratteristiche progettuali del nuovo tratto di linea e dei relativi posti di servizio afferenti sono le seguenti:

- Semplice binario;
- Velocità - massima consentita progettualmente dal tracciato;
- Pendenza non superiore al 12‰ ;
- Modulo linea 750 metri;
- Peso Assiale D4;
- Codifica per Trasporto Combinato PC80;
- Trazione Elettrica a corrente continua (3 kV);
- Sistema di Esercizio - Controllo del Traffico Centralizzato (CTC) con il Sistema Comando e Controllo (S.C.C.);
- Blocco conta assi;
- Itinerari in deviata a 60 km/h;
- Assenza di Passaggi a Livello lungo il tracciato di collegamento ed eliminazione di quelli interferenti con le modifiche infrastrutturali previste nel progetto in questione;
- Deviatoio di innesto sulla linea Firenze-Pisa ricompreso all'interno dell'impianto di Navacchio e relativo adeguamento del III binario di stazione a modulo 750 metri.

8. COSTO A VITA INTERA

L'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021, parte Investimenti, in "Tabella A – Portafoglio Investimenti in Corso e Programmatici" alla riga P220 prevede il progetto "Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce", con un costo complessivo di 337 Mln€, come rappresentato nei seguenti Quadri Economici dei due interventi.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Quadro Economico NPP0370

Voci	Importi (Mln€)	Incidenza sul valore dell'investimento
Lavorazioni	**237**	**76,45%**
Opere civili	195	62,90%
Sovrastruttura ferroviaria	15	4,84%
Impianti tecnologici	27	8,71%
Oneri per la sicurezza	**11,85**	**3,82%**
Somme a disposizione	**61,15**	**19,73%**
	310	**100,00%**

Quadro Economico NPP3068

Voci	Importi (Mln€)	Incidenza sul valore dell'investimento
Lavorazioni	**18,65**	**69,07 %**
Lavori a corpo	16,4	60,74
Lavori a misura	1,94	7,19
Progettazione esecutiva	0,31	1,15
Oneri per la sicurezza	**0,87**	**3,23 %**
Somme a disposizione	**7,48**	**27,7 %**
Verifica PE	0,48	1,78
Direzione Lavori	1,27	4,70
Contributi Previdenziali	0,07	0,26
Materiali di Fornitura RFI	1,69	6,26
Espropri	0,27	1,00
Risoluzione interferenze	1,78	6,59
Prove di laboratorio	0,17	0,63
Imprevisti	1,56	5,78
Spese generali	0,19	0,70
	27	**100,00%**

Nel Contratto di Programma Investimenti 2022-2026 i Progetti NPP.3068 e NPP.0370 sono rappresentati alla riga P220 con un costo complessivo di 488,00 Mln€; l'incremento è determinato

dall'aumento conseguente agli esiti progettuali del solo progetto NPP.0370; di seguito i relativi nuovi Quadri Economici (quello relativo al NPP.3068 non è variato):

Nuovo Quadro Economico NPP0370

Voci	Importi (Mln€)	Incidenza sul valore dell'investimento
Lavorazioni	**300.86**	**65,26%**
Opere civili	247.72	53,74%
Sovrastruttura ferroviaria	15,68	3,40%
Impianti tecnologici	37,46	8,12%
Oneri per la sicurezza	**15,91**	**3,45%**
Somme a disposizione	**144,23**	**31,29%**
	461	**100,00%**

Quadro Economico NPP3068

Voci	Importi (Mln€)	Incidenza sul valore dell'investimento
Lavorazioni	**18,65**	**69,07 %**
Lavori a corpo	16,4	60,74
Lavori a misura	1,94	7,19
Progettazione esecutiva	0,31	1,15
Oneri per la sicurezza	**0,87**	**3,23 %**
Somme a disposizione	**7,48**	**27,7 %**
Verifica PE	0,48	1,78
Direzione Lavori	1,27	4,70
Contributi Previdenziali	0,07	0,26
Materiali di Fornitura RFI	1,69	6,26
Espropri	0,27	1,00
Risoluzione interferenze	1,78	6,59
Prove di laboratorio	0,17	0,63
Imprevisti	1,56	5,78
Spese generali	0,19	0,70
	27	**100,00%**

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Il nuovo costo a vita intera è stato determinato, nell'ambito delle progettazioni sviluppate, sulla base di computi metrici estimativi per il progetto NPP3068 e sulla base di elementi parametrici per il progetto NPP0370. Tali importi non comprendono gli incrementi tariffari 2022.

Si riportano di seguito le motivazioni degli incrementi dei costi a vita intera del Progetto NPP 0370:

- maggior interventi per il pre-consolidamento e consolidamento del rilevato del nuovo collegamento ferroviario, nonché delle nuove viabilità di ricucitura del territorio, determinati dalle modeste caratteristiche di portanza dei terreni delle aree interessate;
- realizzazione di opere sostitutive dei Passaggi a Livello posti nei tratti di linea oggi esistenti ricompresi nell'itinerario Livorno Calambrone -PM Guasticce – Navacchio (nello specifico tratte Livorno C.ne – Interporto A.Vespucci e Collesalvetti-Pisa);
- necessità di completare sull'intero itinerario Livorno Calambrone -PM Guasticce – Navacchio gli impianti di elettrificazione di linea, estendendoli anche alla tratta esistente Livorno Calambrone – Interporto A.Vespucci;
- interventi per la messa in sicurezza idraulica delle opere relative sia al tracciato ferroviario, sia alle viabilità sostitutive per la soppressione dei PL;
- maggiore necessità di acquisizione di aree per la realizzazione di nuove casse di laminazione connesse agli interventi di messa in sicurezza idraulica del territorio;
- necessità di attrezzare adeguatamente l'intera nuova infrastruttura dal punto di vista tecnologico, secondo gli standard attualmente pianificati da Rete Ferroviaria Italiana ed inseriti nei piani di sviluppo relativi al Nodo di Pisa e Linea Tirrenica

9. Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Nell'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 sono previste risorse finanziarie per complessivi 33,82 mln€.

Per quanto riguarda la pianificazione temporale non si registrano variazioni rispetto alla tempistica attuale, nel dettaglio:

- NPP 3068- Collegamento Porto di Livorno - Interporto di Guasticce tramite scavalco linea tirrenica: attivazione prevista per dicembre 2023
- NPP 0370- Connessione ferroviaria dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Collesalvetti-Vada ed alla Pisa-Firenze: attivazione prevista per dicembre 2026.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0334:
Potenziamento della linea Foligno-Terontola (1° fase)

(CUP J47I09000040009)



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INDICE

1 PREMESSA 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 2

3 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 3

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 3

5 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 4

6 COSTO A VITA INTERA 5

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1 PREMESSA

La Regione Umbria è attraversata dalla "linea lenta" (LL) Roma–Firenze–Bologna–Milano e dalla "linea direttissima" (DD) Roma–Firenze in direzione nord–sud e dalla direttrice Roma–Orte–Ancona in senso trasversale. Inoltre, nel territorio regionale sono presenti due linee ferroviarie di minore importanza: la linea Terni–Rieti–Sulmona e la linea Foligno–Terontola, oggetto della presente relazione, quest'ultima collegante trasversalmente le due direttrici.

Il quadro pianificatorio in cui si inserisce l'intervento è costituito in primo luogo dall'Accordo di Programma quadro per trasporto ferroviario siglato il 5 luglio 2001 tra Ministero del Tesoro, Ministero dei Trasporti, Regione Umbria e Ferrovie dello Stato, il quale prevedeva il potenziamento del trasporto ferroviario nella Regione Umbria ed in particolare la velocizzazione della linea Foligno–Terontola. Inoltre, il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Umbria, approvato nel 2003, riconosce come obiettivo prioritario il raddoppio delle rete ferroviaria Foligno-Terontola per servire con maggiore efficacia la più importante direttrice trasversale regionale su cui gravano aree a rilevante intensità produttiva e insediativa. Sia l'Accordo di Programma del 2001 che il PRT della Regione Umbria sono tra i fondamenti del Protocollo di Intesa siglato a Perugia il 20 gennaio 2006 dalla Regione Umbria, dalla Rete Ferroviaria Italiana SpA, dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Perugia, dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Foligno e dalla Camera di Commercio di Perugia, nell'ambito del quale è stata individuata la necessità per la Regione Umbria di produrre uno studio di fattibilità per il potenziamento della linea ferroviaria Foligno–Perugia-Terontola, il cui sviluppo è stato affidato ad RFI con oneri finanziari a carico delle Fondazioni e della Camera di Commercio sopra citate.

Il Progetto NPP 0334 "Potenziamento della linea Foligno-Terontola (1° fase)" è inserito nell'aggiornamento 2020/2021 del CdP-I 2017-2021 nella "Tabella A –Portafoglio investimenti in corso e programmatici - B –con un costo complessivo pari a 58 milioni di euro e risorse pari a 58 milioni di euro, di cui 26 milioni con finanziamento MEF mentre 32 milioni di euro a valere sui Fondi per lo Sviluppo e Coesione 2014-2020 "Cabina di Regia", approvati con delibera CIPE n. 54/2016.

Il presente dossier è stato redatto per aggiornare il contenuto del citato Progetto in considerazione della ridefinizione del costo a vita intera degli interventi facenti parte del progetto, che passa da 58 a 105,13 milioni di euro con un incremento di 47,13 milioni di euro.

2 Obiettivi del progetto

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.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Tale progetto rientra nell'attuale quadro complessivo di miglioramento della mobilità in Umbria perseguito da Ferrovie dello Stato con il potenziamento della rete ferroviaria e con l'interconnessione di quest'ultima con gli altri sistemi di mobilità, anche di tipo alternativo, per lo sviluppo dei servizi urbani-metropolitani.

Gli interventi, infatti, coerentemente con quanto previsto nelle schede relative ai Finanziamenti, sono volti 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. Gli interventi sono inoltre finalizzati a velocizzare i collegamenti di accesso alla rete AV/AC sia verso Firenze che verso Roma, al miglioramento dei collegamenti interni alla Regione.

3 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

La progettazione preliminare di tali interventi è stata completata ad aprile 2013, mentre a novembre 2020 è stata completata la progettazione dei PRG di Assisi ed Ellera per quali nei primi mesi del 2021 è stato avviato l'iter autorizzativo tutt'ora in corso.

4 Descrizione dell'intervento

La linea Foligno–Terontola fa parte della rete secondaria di RFI, ha un'estensione di 82,2 km ed è per la quasi totalità compresa nella provincia di Perugia (Regione Umbria), mentre l'ultimo tratto è compreso nella Provincia di Arezzo (Regione Toscana).

Lungo il tracciato si incontrano 11 stazioni (Foligno, Spello, Assisi, Bastia, Perugia Ponte S. Giovanni, Perugia, Perugia Capitini, Ellera Corciano, Magione, Passignano sul Trasimeno e Terontola) e 7 fermate (Cannara, Ospedalicchio, Perugia Università, Perugia Silvestrini, Monte Melino, Torricella e Tuoro sul Trasimeno).

La linea, che è a semplice binario, elettrificata ed esercita in regime di Dirigenza Centrale Operativa (DCO), è dotata del sistema di distanziamento a blocco conta assi (BCA) con SCMT e non è codificata per il trasporto combinato.

La velocità massima di linea (Rango C) raggiunge i 140 km/h nella tratta Terontola–Perugia ed i 125 km/h nella tratta Perugia–Foligno, mantenendosi mediamente inferiore ai 120 km/h, anche a causa della forte tortuosità della tratta perugina.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

In generale si può affermare che le caratteristiche della Foligno-Terontola sono quelle di una linea secondaria con un livello prestazionale (velocità, tortuosità, caratteristiche delle stazioni) medio – basso.

Il progetto prevede gli interventi di seguito descritti:

- realizzazione nuova fermata Perugia Aeroporto;
- sistemazioni a PRG delle stazioni di Spello, Assisi, Bastia, Magione ed Ellera con: la velocizzazione degli itinerari di ingresso, l'adeguamento dei marciapiedi e la realizzazione di nuovi sottopassi (a seguito di considerazioni di opportunità, la stazione di Ellera è stata inserita nel perimetro di questa fase, diversamente da quanto riportato dallo studio preliminare approvato);
- chiusura degli impianti di Ospedalicchio e Cannara;
- soppressione dei passaggi a livello;
- consolidamento del rilevato nella tratta Foligno-Assisi.

5 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Di seguito si riportano le principali caratteristiche funzionali degli impianti di Assisi ed Ellera e delle tratte dentro alle quali essi ricadono, in quanto risultano i progetti attualmente in corso.

Tabella 1 – Caratteristiche funzionali delle tratte afferenti ad Ellera ed Assisi

Tratta		Magione – Ellera – Perugia Capitini	Bastia – Assisi – Spello
Numero Binari		1	1
Sistema di Trazione		Linea elettrificata a 3KV (c.c.)	Linea elettrificata a 3KV (c.c.)
Sistema di Esercizio		Controllo centralizzato del traffico	Controllo centralizzato del traffico
Regime di Circolazione		Blocco Elettrico Conta Assi	Blocco Elettrico Conta Assi
Velocità di Rango max	A	105	115
	B	115	120
Codifica per traffico combinato		Linee con il profilo limite di carico F.S. (All. II al RIV. Tomo 1 Tav. 17)	Linee con il profilo limite di carico F.S. (All. II al RIV. Tomo 1 Tav. 17)
Masse assiali massime ammesse		C3L (Massa per asse 20 t, massa per metro corrente 7,2 t/m)	D4L (Massa per asse 22,5 t, massa per metro corrente 8 t/m con limitazioni)
Ascesa massima Senso Pari [‰]		14	9
Ascesa massima Senso Dispari [‰]		12	9
Modulo di linea		410/430[1]	410/430[1]

Le attività prevedono la velocizzazione degli itinerari in deviata, l'adeguamento a STI dei marciapiedi esistenti di stazione e dei relativi sottopassi pedonali, la realizzazione di nuovi sottopassi, e l'upgrading tecnologico dell'impianto esistente ACEI in un più moderno ACC.

Assisi

- sostituzione delle comunicazioni esistenti a 30 km/h con comunicazioni a 60 km/h
- realizzazione dei tronchini di indipendenza per i binari di precedenza
- adeguamento a STI dei marciapiedi di stazione
- costruzione nuovo sottopasso pedonale

Per la stazione di Assisi è inoltre previsto, come detto in precedenza, l'upgrade tecnologico dell'attuale apparato (con ACC telecomandabile) e conseguente riconfigurazione del Posto Centrale.

Ellera

- sostituzione delle comunicazioni esistenti a 30 km/h con comunicazioni a 60 km/h lato Foligno. La sostituzione era prevista anche per i deviatoi lato Terontola ma è stato deciso successivamente da RFI di mantenere l'attuale velocità per le comunicazioni lato Terontola
- realizzazione di tronchini di indipendenza per i binari di precedenza
- ampliamento del marciapiede al servizio dei binari II e futuro III, accessibile attraverso un nuovo sottopasso, e adeguamento a STI del marciapiede esistente
- dismissione dei binari di scalo lato F.V. e della realtiva comunicazione di accesso posta sul I binario

Per la stazione di Ellera è inoltre previsto, come detto in precedenza, l'upgrade tecnologico dell'attuale apparato (con ACC telecomandabile) e conseguente riconfigurazione del Posto Centrale.

6 Costo a Vita Intera

Nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021, il costo a vita intera degli interventi per la realizzazione della cintura nord è stimato in 58 M€, importo determinato sulla base della progettazione preliminare del 2013.

Sulla base dell'aggiornamento progettuale dei PRG di Assisi ed Ellera il costo a vita intera dell'intervento "Potenziamento della linea Foligno-Terontola (1° fase)" è stato ridefinito pari a 105,13 M€.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Si riporta di seguito un confronto tra il CVI calcolato sulla base del PP del 2013 e l'attuale CVI calcolato in base all'aggiornamento della progettazione dei PRG di Assisi ed Ellera, unitamente al quadro economico dei sopracitati PRG:

PROGETTO "0334" Potenziamento Foligno - Terontola CUP J47I09000040009			
	CVI precedente	CVI attuale	Differenza
Progettazione Preliminare	1.000.000,00	1.000.000,00	0,00
Progettazione Definitiva	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00
Real. Assisi Ellera	27.460.000,00	68.490.000,00	41.030.000,00
Real. Altre stazioni	22.140.000,00	22.140.000,00	0,00
Consolidamento rilevato	5.400.000,00	11.500.000,00	6.100.000,00
	58.000.000,00	105.130.000,00	47.130.000,00

PIS Tabella A

PROGETTO DEFINITIVO
0334 Potenziamento Foligno-Terontola
NUOVO PRG ASSISI E ELLERA

Riepilogo Generale del Progetto

Voci	Importi (1) (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati (1) (Mln €)
Lavorazioni	**37,34**	**54,52%**	**37,34**
Opere civili	*25,79*	*37,66%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*2,08*	*3,04%*	
Impianti tecnologici	*7,59*	*11,08%*	
Progettazione Esecutiva	*1,88*	*2,74%*	
Oneri per la sicurezza	**2,50**	**3,65%**	**39,84**
Somme a disposizione	**28,65**	**41,83%**	**68,49**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**68,49**	**100,00%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

Di seguito sono riportate le principali motivazioni di incremento del costo a vita intera:

- maggiori lavorazioni per gli interventi di PRG di Assisi ed Ellera conseguenti a modifiche rispetto a quanto previsto originariamente per tener conto del nuovo Programma di Esercizio, nonché per l'upgrade tecnologico degli attuali apparati;

realizzazione di due importanti opere idrauliche (canali "Torrente Tescio" e "Fosso del Bulagaio"), che si sono rese necessarie a causa della scarsa efficienza idraulica dei manufatti esistenti ed al fine di garantire la compatibilità idraulica degli interventi in progetto con i canali interferiti;

realizzazione di interventi alle viabilità esistenti ad Ellera, non previsti nel progetto preliminare, resisi necessari a causa della velocizzazione del nuovo PRG di stazione.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026
PARTE SERVIZI

disciplina del finanziamento delle attività di Gestione e Manutenzione Straordinaria per la resilienza e la sostenibilità dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

tra

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito anche MIT),

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche RFI)

Congiuntamente individuate come "le Parti"

PREMESSO CHE:

A. 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;

B. il Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 di recepimento della direttiva 2012/34/UE (come modificato dal Decreto Legislativo 23 novembre 2018, n. 139, normativa nazionale di recepimento della Direttiva UE 2016/2370) 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 S.p.A. e lo Stato siano regolati da un atto di concessione e da uno o più "contratti di programma";

C. l'articolo 15, ai commi 3 e 4 del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevede che nei contratti di programma sia disciplinata la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria ed a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché di incentivi finalizzati a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso all'infrastruttura;

D. l'articolo 11 della Legge 16 gennaio 2003, n. 3, come modificato dall'articolo 41, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 settembre 2020, n. 120, stabilisce la nullità degli atti amministrativi, anche di natura regolamentare, adottati dalle Amministrazioni che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico, in assenza dell'inserimento del Codice Unico di Progetto (CUP) degli interventi che costituisce elemento essenziale dell'atto stesso;

E. l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla Legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

F. 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;

G. 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'articolo 13 della Legge 31 dicembre 2009, n. 196;

H. la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 definisce i "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";

I. in data 25 settembre 2015 l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha adottato l'"Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile" come nuovo quadro mondiale di sviluppo, la quale è imperniata sugli obiettivi di sviluppo sostenibile («OSS») e riguarda le tre dimensioni della sostenibilità: governance economica, sociale e ambientale. La comunicazione della Commissione Europea del 22 novembre 2016 «Il futuro sostenibile dell'Europa: prossime tappe» lega gli OSS al quadro politico dell'Unione e nelle conclusioni del 20 giugno 2017 il Consiglio Europeo ha confermato l'impegno dell'Unione e dei suoi Stati membri ad attuare l'Agenda 2030 in modo completo, coerente, globale, integrato ed efficace. In tale direzione, l'11 dicembre 2019 la Commissione ha pubblicato la comunicazione sul «Green Deal europeo», quale strategia di crescita finalizzata a realizzare un'Unione a impatto climatico zero entro il 2050;

J. in data 28 settembre 2018 è stato emanato il decreto-legge n. 109, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130, che all'articolo 12 ha disposto l'istituzione, a decorrere dal 1° gennaio 2019, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA);

K. nella comunicazione dell'8 marzo 2018, la Commissione ha pubblicato il piano d'azione per finanziare la crescita sostenibile, lanciando un'ambiziosa strategia globale sulla finanza sostenibile che prevede, tra le diverse azioni, l'istituzione di un sistema di classificazione unificato (c.d. "tassonomia") delle attività sostenibili;

L. il Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 relativo all'attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie, all'articolo 4, stabilisce le competenze dell'ANSFISA;

M. l'articolo 8, comma 10, del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 stabilisce che, entro il 31 maggio di ogni anno, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie debbano trasmettere all'ANSFISA una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente che deve contenere almeno:

i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e i risultati dei piani di sicurezza;

un resoconto dello sviluppo degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all' articolo 5, se pertinente per il soggetto che trasmette la relazione;

- i risultati degli audit di sicurezza interni;

le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura che rivestono un interesse per l'ANSFISA, compresa una sintesi delle informazioni fornite dai soggetti interessati ai sensi dell'articolo 4, comma 5, lettera b);

una relazione sui pertinenti CSM;

N. in data 14 ottobre 2019 è stato emanato il decreto-legge n. 111, convertito con modificazioni dalla Legge 12 dicembre 2019, n. 141, che all'articolo 1-bis ha disposto "a decorrere dal 1° gennaio 2021 il Comitato interministeriale per la programmazione economica assume la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS). A decorrere dalla medesima data, nella Legge 27 febbraio 1967, n. 48, e in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al Comitato interministeriale per la programmazione economica deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)";

O. in data 22 novembre 2019 con la delibera ART 151/2019 è stato previsto che i dati relativi alle performance di puntualità dell'orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l'orario successivo sono pubblicati, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare, all'interno del portale *ePIR*, nella sezione Documenti Tecnici;

P. in data in data 30 dicembre 2019 nella Gazzetta Ufficiale n.128 (Serie generale - n. 305), è stato pubblicato il decreto-legge n.162 convertito dalla Legge 28 febbraio 2020 n. 8 (GU n.51 del 29/02/2020), il quale ha disposto all'art 13, comma 5-octies «*Le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. […].*»;

Q. in data 19 maggio 2020, nella Gazzetta Ufficiale n.128 (Suppl. Ordinario n. 21), è stato pubblicato il decreto-legge n. 34 recante *"Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19"* (cd. Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 il quale ha disposto all'art 208 comma 3bis quanto segue: *"Al fine di dare impulso e rilanciare il porto di Gioia Tauro, il collegamento ferroviario Rosarno-San Ferdinando e il relativo impianto assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferiti a titolo gratuito, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Calabria, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. Agli interventi per l'adeguamento e lo sviluppo delle infrastrutture trasferite si provvede secondo le modalità previste nei contratti di programma di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevedendone il finanziamento prioritario nell'ambito del contratto di programma – parte investimenti. Agli interventi per la manutenzione della tratta di cui al primo periodo si provvede nell'ambito dell'efficientamento annuale del contratto di programma – parte servizi. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Calabria e la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., sentita l'Autorità portuale di Gioia Tauro, ai seguenti interventi definiscono, d'intesa tra loro, la programmazione delle attività finalizzate allo sviluppo dell'area logistica a servizio del porto e dei connessi interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico nonché i relativi fabbisogni";*

R. con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1186 del 31 luglio 2020 si è perfezionata l'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Regione Puglia secondo quanto richiesto dalla disposizione richiamata al precedente punto P;

S. con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 221 del 31 maggio 2021 si è perfezionata l'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Regione Calabria secondo quanto richiesto dalla disposizione richiamata al punto P;

T. in data 18 giugno 2020 è stato pubblicato il Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo e del Consiglio (c.d. "Regolamento Tassonomia") relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, finalizzato a stabilire i criteri per determinare se un'attività economica possa considerarsi ecosostenibile, al fine di individuare il grado di eco-sostenibilità di un investimento; il Regolamento si applica, tra l'altro, alle imprese soggette all'obbligo di pubblicare una dichiarazione di carattere non finanziario o una dichiarazione consolidata di carattere non finanziario, ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio; nell'atto si stabiliscono i parametri da monitorare affinché un'attività economica possa essere considerata ecosostenibile e si prevede l'emissione di appositi Regolamenti Delegati per le definizione dei criteri di vaglio tecnico;

U. in data 13 ottobre 2020 è stata emanata la Legge n. 126 di conversione del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, la quale all'articolo 89 bis "Collegamenti ferroviari via mare tra la Sicilia e la penisola" dispone: "*All'articolo 47 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 11-bis è sostituito dal seguente: «11-bis. Al fine di migliorare la flessibilità dei collegamenti ferroviari dei passeggeri tra la Sicilia e la penisola, il servizio di collegamento ferroviario via mare di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138 T del 31 ottobre*

2000 può essere effettuato anche attraverso l'impiego di mezzi navali veloci il cui modello di esercizio sia correlato al servizio di trasporto ferroviario da e per la Sicilia, in particolare nelle tratte di andata e ritorno, Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, da attuare nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente destinate al Contratto di programma-parte servizi tra lo Stato e la società Rete Ferroviaria Italiana Spa e fermi restando i servizi ivi stabiliti»;

V. il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 520 del 20 novembre 2020 stabilisce la piena operatività dell'ANSFISA a decorrere dalla data di registrazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 novembre 2020 istitutivo del Comitato Direttivo e la conseguente soppressione, alla medesima data, dell'ANSF;

W. in data 26 novembre 2020 il CIPE ha approvato la delibera n. 63 che stabilisce all' articolo 1 che, ai sensi dell'articolo 11 della Legge 16 gennaio 2003, come riportato al punto D, sono esclusi dall'ambito di applicazione della norma gli atti che dispongono una ripartizione di risorse senza identificare la destinazione finale delle risorse a singoli interventi;

X. in data 30 novembre 2020 è stato registrato alla Corte dei Conti, al n. 2739, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 novembre 2020 e che pertanto da tale data è determinata la piena operatività dell'ANSFISA e la soppressione dell'ANSF con attribuzione delle relative funzioni ad ANSFISA;

Y. in data 23 dicembre 2020 è stato emanato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, n.190 recante il nuovo Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Z. in data 1° marzo 2021 è stato emanato il decreto-legge, n. 22, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri.";

AA. in data 31 marzo 2021 è stata emanata la Direttiva del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 127, recante "Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2021";

BB. in data 6 novembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 265) il decreto-legge n. 152/2021 "Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose" convertito con Legge n.233 del 29 dicembre 2021 il dispone una serie di misure per semplificare e velocizzare l'attuazione del Recovery Plan segnatamente: la velocizzazione dell'iter approvativo dei contratti di programma (investimenti e servizi) stipulati con lo Stato, la definizione del documento strategico a cura del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e relativo iter approvativo, la velocizzazione dell'iter autorizzativo dei progetti ferroviari.

A tal fine l'articolo 5, comma 1 del decreto-legge ha apportato al Decreto Legislativo n.112/2015 e ss.mm.ii. le seguenti modifiche:

- prevedendo, al nuovo comma 7 dell'articolo 1 del Decreto Legislativo n.112/2015, l'elaborazione ed il contenuto del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con validità di norma quinquennale nonché, al nuovo articolo 7bis, il relativo iter di approvazione;
- ridisegnando, al nuovo comma 2 dell'articolo15 del Decreto Legislativo n.112/2015, l'iter approvativo dei contratti di programma - parte servizi e parte investimenti;
- disciplinando al nuovo comma 2 bis dell'articolo15 del Decreto Legislativo n.112/2015 l'iter approvativo degli aggiornamenti annuali dei contratti di programma.

Al contempo l'art 5 comma 2 del decreto-legge n.152/2021 stabilisce che: «In relazione al periodo programmatorio 2022 – 2026, il documento di cui all'articolo 1, comma 7, del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del Decreto Legislativo 28 agosto 1997, n. 281 entro il 31 dicembre 2021 e lo schema di contratto di contratto di programma di cui all'articolo 15, comma 2, del

medesimo Decreto Legislativo n. 112 del 2015 è trasmesso al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile entro il 31 marzo 2022».

L'articolo 5, comma 3 ha, infine, apportato modifiche alla Legge n.238/1993 rendendo la norma non più applicabile ai contratti di programma delle Ferrovie dello Stato italiane S.p.A.;

CC. in data 30 dicembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha trasmesso al Parlamento il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) di cui al punto precedente;

DD. in data in data 31 dicembre 2021, è stata emanata la Legge n° 234 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024" (c.d. Legge di Bilancio 2022) che reca le seguenti risorse a beneficio del CdP-Servizi:

in conto investimenti (cap 7122-PG 5) pari 5,1 miliardi di euro con il seguente profilo di cassa: 500 milioni di euro per l'anno 2022, 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024, 2025, 2026 e di 600 milioni di euro per l'anno 2027;

in conto esercizio (cap 1541) pari a 5,11 miliardi con la seguente articolazione per anni: 1.155,56 milioni di euro per l'anno 2022, 1.055,56 milioni di euro per l'anno 2023 e 965,56 milioni di euro per ciascun anno del triennio 2024-2026;

EE. rispettivamente in data 24 febbraio e 2 marzo 2022, la 8ª Commissione Lavori Pubblici del Senato e la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera hanno espresso parere favorevole, con osservazioni, al Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF);

FF. in data 16 marzo 2022 la Conferenza Unificata ha approvato, ai sensi degli articoli 8 e 9, comma 2, lettera a) del Decreto Legislativo del 28 agosto 1997 n. 281, parere favorevole sul DSMF;

GG. il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha approvato il DSMF con Decreto ministeriale n. 109 del 29 aprile 2022;

HH. il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne con nota n. 16408 del 23 maggio 2022 ha segnalato che la procedura di gara per il servizio di collegamento con navi veloci tra Reggio Calabria e Messina bandita in data 28 dicembre 2021 non è stata aggiudicata e che sono in corso le procedure per l'indizione della nuova gara, che si presume possa essere aggiudicata entro il termine del 30 settembre 2022;

II. il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, con nota prot. n. 3922 del 3 giugno 2022 ha richiesto a RFI Spa di proseguire, alle modalità e condizioni già previste, fino al 30 settembre 2022 le attività relative al servizio di collegamento con navi veloci tra Reggio Calabria e Messina, attualmente in essere, prevedendo altresì una clausola che consenta la prosecuzione del servizio fino al subentro del nuovo contraente, ad esito delle nuove procedure di gara;

JJ. il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con nota n.4668 del 5 luglio 2022 ha informato sul contenuto dello schema di Contratto di Programma 2022-2026 parte servizi, l'Organismo di Regolazione;

KK. il Gestore dell'infrastruttura, con nota n.994 del 8 luglio 2022 ha informato i richiedenti e richiedenti potenziali sul contenuto dello schema di Contratto di Programma 2022-2026 parte servizi;

LL. il CIPESS, su proposta del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha approvato con prescrizioni lo schema del Contratto di Programma - parte Servizi 2022-2026 nella seduta del 2 agosto 2022 con delibera n. 24, ammessa alla registrazione, con osservazioni, da parte della Corte dei Conti in data 25 ottobre 2022 al n. 1570;

MM. in data 11 novembre 2022 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 264 il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", il quale stabilisce, all'articolo 5, che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili assuma la denominazione di Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevedendo, altresì, l'abrogazione dell'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55; .

CONSIDERATO CHE:

NN. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 all'articolo 15 (Rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato) stabilisce che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma, questi ultimi con durata non inferiore a cinque anni;

OO. la validità del Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi è stata prorogata, nelle more del perfezionamento del Contratto 2022-2026 nel termine massimo del 31/12/2022 in base a quanto previsto dall'articolo 2 del Secondo Atto integrativo al Contratto di Programma 2016-2021 che dispone quanto segue: "*In conformità con quanto previsto dall'articolo 4 del Contratto di programma-parte servizi 2016-2021, al fine di garantire continuità finanziaria ai programmi di manutenzione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, in caso di mancata sottoscrizione e perfezionamento di un nuovo atto contrattuale entro il 30 settembre 2021, le Parti stabiliscono di prorogare il Contratto di Programma – parte Servizi 2016-2021, alla scadenza, ai medesimi patti e condizioni sino al 31 dicembre 2022*";

PP. l'articolo 16 del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 prevede l'obbligo, per il Gestore dell'infrastruttura, di utilizzare un sistema di contabilità regolatoria che evidenzi i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività; i risultati derivanti dal sistema di contabilità sono comunicati annualmente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto di quanto previsto al comma 1 del medesimo articolo 16;

QQ. con la delibera ART n.96/2015, alla misura 49 sono stati previsti per il Gestore dell'infrastruttura obblighi rafforzati di contabilità regolatoria, finalizzata a fornire evidenza dei meccanismi di imputazione dei costi e dei ricavi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al Pacchetto Minimo di Accesso ed alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, a fornire evidenza delle principali grandezze funzionali alla valutazione dei costi unitari, nonché a fornire evidenza della destinazione dei contributi ed incentivi pubblici, con lo scopo di costituire la base di riferimento per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi;

RR. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 all'articolo 16 (Costo dell'infrastruttura nazionale e contabilità) stabilisce che "I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'articolo 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito";

SS. lo Stato ha interesse ad incentivare l'impiego dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie secondo adeguati livelli di sicurezza, affidabilità ed efficienza per incrementare la domanda di trasporto ferroviario al fine di ridurre:

> l'entità del trasporto stradale e di decongestionare il traffico nelle aree urbane, metropolitane e nelle principali direttrici di comunicazione nazionale;

le "esternalità negative" connesse alle attività di trasporto (tra cui i costi da inquinamento ambientale e i costi sanitari e di pubblica sicurezza determinati dall'elevata "incidentalità" del trasporto stradale);

TT. il Gestore assicura la disponibilità dell'infrastruttura alle Imprese Ferroviarie, nel rispetto degli standard tecnici dalle normative vigenti, con interventi manutentivi di:

tipo "ordinario" (interventi finalizzati al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l'infrastruttura e di primo intervento);

tipo "straordinario" (interventi volti al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza);

UU. l'attività del Gestore è orientata al mantenimento e, ove possibile, al miglioramento dei livelli di sicurezza, di affidabilità ed al contenimento dei costi della Rete, in relazione agli standard manutentivi e di sicurezza previsti dalla normativa vigente alla data di stipula del presente Contratto;

VV. con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nell'ambito della missione 3: "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" si mira a costruire, entro il 2026, un sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, potenziando il trasporto su ferro di passeggeri e merci su rete ferrovia, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali, anche attraverso il rafforzamento dei collegamenti transfrontalieri;

WW. il Gestore è impegnato nell'orientare sempre più – sia nelle finalità che nelle modalità operative - le proprie attività di sviluppo, manutenzione e gestione dell'infrastruttura ferroviaria a target, criteri e metodi di sostenibilità ambientale e sociale per massimizzare il contributo del sistema ferroviario al raggiungimento degli OSS dell'Agenda 2030, nel quadro dell'impegno per il Green Deal, il Next Generation EU, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con riferimento a quanto previsto dal "Regolamento Tassonomia". In particolare, gli interventi e servizi contrattualizzati nei Contratti di Programma sono mirati a contribuire, sia direttamente che indirettamente, al raggiungimento di alcuni degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) indicati nell'Agenda 2030;

XX. tra i principali ambiti di impegno di RFI vi è quello di indirizzare tutte le attività di investimento e gestione dell'infrastruttura verso soluzioni tecniche, progettuali e gestionali capaci di aumentare la connettività, le performance e l'attrattività dell'infrastruttura ferroviaria e di contribuire alla mitigazione del cambiamento climatico sia inducendo lo *shift* modale di persone e merci dalla gomma al ferro sia impiegando risorse sia adottando materiali e metodologie operative improntate ai migliori standard di sostenibilità che tengano conto dell'intero ciclo di vita delle opere e dei servizi;

YY. in attuazione dei progetti previsti nel Contratto di Programma – parte Investimenti, anche a seguito della realizzazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, sono progressivamente attivati all'esercizio nuovi interventi infrastrutturali (raddoppi, tecnologie, potenziamenti, ecc. di tratte esistenti), che costituiscono ulteriori elementi della Infrastruttura Ferrovia Nazionale, da manutenere in condizioni di sicurezza e affidabilità;

ZZ. il Gestore ha dovuto confrontarsi negli ultimi anni con fenomeni derivanti dai cambiamenti climatici e dalla fragilità del territorio, con rilevante impatto sia sugli aspetti gestionali che sulla dinamica dei costi; a fronte di tale evoluzione il Gestore promuove lo sviluppo e l'adozione delle migliori soluzioni di adattamento al cambiamento climatico al fine di prevenire e rispondere efficacemente alle sfide da esso derivanti con un continuo sforzo per il presidio e la resilienza dell'Infrastruttura;

AAA. alla luce degli sviluppi di cui ai precedenti punti YY ed ZZ nonché della dinamica evolutiva dei traffici previsti sulla rete nei prossimi anni, RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, mira a:

rafforzare il livello di presidio manutentivo della rete mediante un piano di potenziamento degli organici dedicati alle attività di manutenzione;

salvaguardare e migliorare, ove possibile, le prestazioni dell'infrastruttura in termini di disponibilità, affidabilità, sicurezza e resilienza attraverso interventi di manutenzione che consentano in particolare di ridurre la vetustà media della rete, controllarne l'usura, rinnovare i contesti obsoleti, ridurre l'obsolescenza di apparecchiature ed impianti agendo sui sottosistemi Infrastruttura Fisica (Armamento, Opere Civili, Stazioni, ecc.), Infrastruttura Energetica (linea di contatto e sottostazioni elettriche) ed Infrastruttura Tecnologica (sistemi di segnalamento, rinnovo contesti obsoleti, rinnovo cavi, ecc.);

BBB. le Parti ritengono che la disciplina unitaria degli interventi di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria del CdP-Servizi e di parte dei programmi contenuti nelle tabelle A01 "programmi prioritari ferrovie – Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge" ed A02 "Programmi prioritari ferrovie – Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento" del CdP-Investimenti 2017-2021, insieme ad un quadro contrattuale e finanziario stabile e certo, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, sia funzionale - tenuto conto della natura degli interventi manutentivi e delle relative interferenze/ripercussioni sull'esercizio ferroviario - per garantire una più efficace ed efficiente programmazione ed attuazione delle attività di manutenzione, con positive ricadute sulle performance complessive del sistema ferroviario;

CCC. le Parti convengono che le attività o le opere previste nel Piano della Sicurezza, annualmente trasmesso dal Gestore all'ANSFISA, e definite da detto Organismo immediatamente cogenti, devono trovare, in relazione alle attività rientranti nell'oggetto del presente Contratto, adeguata copertura finanziaria;

DDD. ogni modifica/integrazione che si rendesse necessaria al Piano della Sicurezza di cui al precedente punto, non derivante da comportamenti omissivi o inefficienti del Gestore, deve essere accompagnata da una stima dei costi e dei tempi di attuazione necessari per la realizzazione degli interventi, salvaguardando la sostenibilità economica e finanziaria dei conti del Gestore;

EEE. a far data dal 30 giugno 2018, per effetto delle misure di regolazione contenute nell'allegato alla Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014, RFI fornisce il servizio di Sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile al fine di ripristinare in tempi ristretti il normale utilizzo dell'infrastruttura in tutti i casi di impossibilità di marcia dei treni al di fuori dei binari di stazionamento;

FFF. alla luce delle evoluzioni introdotte dal richiamato articolo 47 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni di cui al precedente punto U, RFI svolge per il tramite della società controllata Blujet il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni-Messina;

GGG. stante le crescenti esigenze di sicurezza e di assistenza PRM negli ambiti ferroviari, espresse anche attraverso richieste degli organi istituzionali, il Gestore:

ha avviato ed implementato nel precedente ciclo contrattuale il progetto "Gate", finalizzato ad incrementare il livello di sicurezza, mediante l'introduzione di un sistema di controllo, con personale aggiuntivo, dei varchi di accesso all'area ferroviaria dedicata alla circolazione dei treni, nell'ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese, la cui attuazione è già stata completata nelle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini, Firenze SMN e Napoli Centrale, con obiettivo nei prossimi anni di ulteriore estensione alle altre principali stazioni della rete;

in qualità di Station Manager (Regolamento CE 1371 2007) fornisce il servizio per l'assistenza PRM, in oltre 330 stazioni diffuse sul territorio nazionale, con presenza in 14 "Stazioni Master" del circuito delle Sale Blu, utilizzate come punto di contatto con le PRM ed in cui opera personale specializzato per il presidio e il coordinamento del servizio, registrando negli anni un significativo incremento dei volumi di servizio erogati;

HHH. il DSMF prevede per il nuovo ciclo programmatorio del Contratto di Programma parte Servizi 2022 – 2026 un quadro di fabbisogni finanziari pari complessivamente a 3.356 milioni di euro annui, così articolati:

1.156 milioni di euro per ciascun anno del periodo 2022-2026 per le attività in conto esercizio del Contratto;

2.200 milioni di euro per ciascun anno del periodo 2022-2026 per le attività in conto capitale di manutenzione straordinaria, con esigenza prioritaria di copertura del primo triennio contrattuale 2022-2024 (per assicurare stabilità alla pianificazione delle attività;

TUTTO CIÒ PREMESSO,
LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE

Articolo 1
Premesse e Allegati

Le premesse 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 tra le Parti:

All. 1a- Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità;

All. 1b- Indicatore di Puntualità;

All. 1c- Altri indicatori di performance orientati agli utenti;

All. 2- Rappresentazione grafica della Rete;

All. 3- Elenco Linee, comprese quelle di continuità territoriale;

All. 4- Quadro delle proiezioni programmatorie e delle risorse disponibili a legislazione vigente:

a. quadro delle proiezioni programmatorie, sotto il profilo tecnico-economico, dei volumi di attività per gli anni di vigenza del Contratto;
b. prospetto Fonti delle risorse per cassa CdP-S 2022-2026 e quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-14 e 2016-21;

All. 5- Documento illustrativo delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria di RFI;

All. 6- Schemi di Reporting Package:

a. Articolazione annuale per nature di spesa della pianificazione delle attività di Gestione in conto esercizio e per nature di spesa delle attività di Manutenzione Ordinaria per DOIT;
b. Articolazione per sottosistema/programma della pianificazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con cadenza semestrale a preventivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione;
c. Scheda di monitoraggio conforme alle specifiche del sistema MOP per reporting periodico sull'avanzamento dei progetti di Manutenzione Straordinaria;
d. Scheda Coreg con cadenza annuale per Rendiconto delle spese di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione;

All. 7- Schema documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche articolo 6;

All. 8- Performance e penalità;

All. 9- Documento Illustrativo delle Altre Attività di Gestione della Rete (Safety, Security, Navigazione, Servizio alle Persone con disabilità e Ridotta Mobilità (PRM), Servizio di Sgombero Infrastruttura, Circolazione);

All. 10- Contratto di Programma – parte Servizi – stato di attuazione al 31.12.2021;

All. 11- Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile.

Articolo 2
Definizioni

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:

2.1. Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle infrastrutture stradali (ANSFISA): Organismo nazionale istituito ai sensi decreto-legge n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130, divenuto operativo con contestuale soppressione dell'ANSF a far data dal 30 novembre 2020. L'Agenzia ha il compito di promuovere e assicurare la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali.

2.2. Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART): Autorità nazionale istituita ai sensi dell'articolo 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.

2.3. Carta dei Servizi: è il documento con cui RFI dichiara ufficialmente ogni anno le performance e gli impegni per la qualità dei servizi di maggiore rilevanza per il pubblico.

2.4. CIPESS: Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile.

2.5. 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.).

2.6. Contratto: il presente Atto e tutti i suoi allegati.

2.7. Costi Diretti: costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (ai sensi del Regolamento di esecuzione UE 2015/909).

2.8. Costi di Circolazione: i costi sostenuti da RFI, così come rendicontati nell'ambito del sistema di Contabilità Regolatoria, per l'effettuazione dei servizi legati al Coordinamento Controllo e Regolazione della circolazione (es. Esercizio circolazione e movimento treni, fornitura di informazioni al pubblico, gestione interruzioni e rallentamenti programmazione annuale con l'ottimizzazione della capacità dell'infrastruttura).

2.9. Costi di Safety, Security e Navigazione: i costi sostenuti da RFI, così come rendicontati nell'ambito del sistema di Contabilità Regolatoria, per la gestione dei servizi di Safety (vedi punto 2.35), Security (vedi punto 2.36) e Navigazione (vedi punto 2.27).

2.10. Costi di Manutenzione Ordinaria: coerentemente con il sistema di Contabilità Regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione delle partite economiche relativi a tutti i processi industriali inerenti alla sua attività, i costi di Manutenzione Ordinaria sono comprensivi dei costi direttamente e indirettamente (staff centrali e costi con gestione centralizzata di pertinenza di tutte le strutture organizzative) imputabili al processo industriale.

2.11. Costi di Manutenzione Straordinaria: costo degli investimenti di rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi dell'infrastruttura comprensivi degli oneri direttamente ed indirettamente imputabili al processo manutenzione.

2.12. CUP ovvero Codice Unico Progetto: codice unico identificativo di ogni nuovo progetto d'investimento pubblico.

2.13. Disponibilità Annuale di Rete: la Disponibilità delle Rete, come indicata nell'Allegato 1a, alle condizioni indicate nella colonna C (tempi di primo intervento) e D (indicatore livello guasti).

2.14. Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF): documento redatto ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021 e teso ad illustrare le

esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia e le attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete; individuare i criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici; descrivere gli assi strategici in materia di mobilità ferroviaria.

2.15. Eventi di Forza Maggiore: le sospensioni disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica, le manifestazioni, le sommosse, gli attentati, le epidemie, le calamità naturali, le guerre; sono altresì definiti eventi di forza maggiore, i furti, gli atti vandalici e gli atti compiuti da terzi in violazione di norme di legge non prevenibili con l'esercizio di adeguata diligenza.

2.16. Gestione: ai fini del presente Contratto si intende l'insieme delle attività di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security, Navigazione, PRM e Sgombero dell'infrastruttura per le quali il Gestore riceve da parte dello Stato contributi annuali in conto esercizio.

2.17. Gruppo Rete: raggruppamento di Linee in base alla classificazione per livelli di traffico riportata nell'Allegato 1a (colonna A).

2.18. Impresa Ferroviaria: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.

2.19. Indisponibilità della Linea: la non utilizzabilità della specifica Linea, da parte delle Imprese Ferroviarie per fatto a loro non imputabile, per interruzioni di esercizio superiori a sei ore.

2.20. Indicatore del livello di Guasti: indicatore che misura il numero/anno di avarie che hanno procurato ritardo su più di 3 treni, viaggiatori e merci, con responsabilità relative alle attività di manutenzione del Gestore dell'infrastruttura (Allegato 1a colonna D).

2.21. Linea: tratta della Rete, comprensiva dei relativi impianti, che collega almeno due località.

2.22. MEF: il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

2.23. MIT ovvero Ministero: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2.24. Ministro: il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2.25. Ministeri: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'economia e delle finanze.

2.26. Monitoraggio sulla Qualità della Rete: monitoraggio, predisposto annualmente dal Gestore, che rappresenta la qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente da misurarsi mediante l'Indicatore del livello di Guasti, i Tempi di Primo Intervento per Gruppi Rete e gli indicatori di cui all'Allegato 1b.

2.27. Navigazione: il servizio di gestione del collegamento ferroviario via mare tra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna, ai sensi della Concessione, compresa la manutenzione delle navi a tal fine utilizzate.

2.28. Nodo: Linee caratterizzate da elevate intensità di traffico spesso confluenti in corrispondenza delle aree metropolitane. La perimetrazione dei nodi è definita nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

2.29. Pacchetto Minimo di Accesso: insieme dei servizi forniti dal Gestore dell'Infrastruttura per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, così come definiti dall'articolo13, comma 1 del Decreto Legislativo n.112/2015, a fronte della corresponsione del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura (pedaggio).

2.30. PIR: il "Prospetto Informativo della Rete" elaborato da RFI ai sensi dell'articolo 14 del Decreto Legislativo n.112/2015 che specifica le caratteristiche e le condizioni di accesso alla Rete, i criteri di calcolo e riscossione dei pedaggi e i criteri per l'assegnazione della capacità della Rete alle Imprese Ferroviarie, nonché informazioni concernenti lavori che possano comportare una riduzione della capacità dell'infrastruttura in termini di interruzioni di linea o limitazione dell'uso di binari di circolazione per periodi determinati.

2.31. Rendiconto Annuale di Contratto: rendiconto, annualmente predisposto dal Gestore e trasmesso al Ministero successivamente all'approvazione del bilancio di RFI, contenente le

risultanze della contabilità regolatoria, le risultanze del Monitoraggio di cui al punto 8.3 ed il Monitoraggio della Qualità della Rete effettivamente garantita nell'esercizio precedente.

2.32. Rete: l'insieme delle Linee ferroviarie (compresi tutti gli impianti ivi presenti) gestite da RFI in forza della Concessione, così come dettagliatamente indicato nell'Allegato 3 e graficamente rappresentato nell'Allegato 2.

2.33. RFI ovvero Gestore: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

2.34. Sistema MOP: Sistema di monitoraggio dell'avanzamento finanziario, procedurale e fisico degli investimenti pubblici.

2.35. Safety: il servizio di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria e omologazioni e certificazioni dei materiali e dei prodotti connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, per quanto di pertinenza del Gestore in conseguenza della costituzione dell'Agenzia Nazionale, erogazione delle prestazioni sanitarie e delle prestazioni relative al monitoraggio ambientale.

2.36. Security: il servizio di controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e del pubblico negli ambiti di competenza del Gestore.

2.37. Servizio assistenza Passeggeri a Mobilità Ridotta (PRM): il servizio di assistenza ai viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità a garanzia del diritto di tutti i viaggiatori all'accesso ai servizi ferroviari;

2.38. Sgombero dell'infrastruttura: il servizio finalizzato al ripristino del normale utilizzo dell'infrastruttura in tutti i casi di impossibilità di marcia dei treni al di fuori dei binari di stazionamento mediante l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei

2.39. Tempi di Primo Intervento: tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino, a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria. I tempi medi di primo intervento sono definiti in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, come rappresentato nell'Allegato 1a, colonna C.

2.40. Treni-Chilometro: unità di misura del trasporto ferroviario. Indica il numero di chilometri percorsi dai treni.

Articolo 3
Oggetto del Contratto

1. Il presente Contratto disciplina, ai sensi della Concessione ed in attuazione dell'articolo 15 del Decreto Legislativo n.112/2015, il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento:

   a. delle attività di Manutenzione Ordinaria necessarie al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della Rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità, delle attività di Circolazione per la gestione del traffico ferroviario e delle attività di Safety, di Security, di Navigazione ferroviaria, di assistenza alle PRM e di Sgombero dell'Infrastruttura (le attività di Gestione) secondo gli standard concordati;

   b. delle attività di Manutenzione Straordinaria necessarie al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della Rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità;

   c. degli altri obblighi di servizio o oneri collegati all'attività del Gestore e discendenti da evoluzioni di normativa di settore o prescrizioni delle Autorità competenti.

2. Fermo restando che le attività di cui al precedente comma rientrano nel rapporto contrattuale tra il Gestore e lo Stato, in attuazione del vigente quadro normativo e regolatorio, le Parti si danno reciprocamente atto che i contributi di cui al presente accordo sono stabiliti in misura tale da garantire, unitamente al gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, ai corrispettivi per l'erogazione dei servizi di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11, del Decreto Legislativo n.112/2015, alle eccedenze provenienti da altre attività commerciali ed alle eventuali entrate non rimborsabili da

fonti private e pubbliche, il conseguimento dell'equilibrio del Gestore di cui all'articolo 16 del Decreto Legislativo n.112/2015 nel corso del periodo regolatorio 2022-2026.

3. Le Parti convengono che, in coerenza con il DSMF e con quanto previsto dall'articolo 15 del Decreto Legislativo n.112/2015 e ss.mm.ii, nel Contratto sono rappresentate a titolo conoscitivo le proiezioni programmatorie, sotto il profilo tecnico-economico dei volumi di attività per gli anni di vigenza del Contratto.

4. Al finanziamento delle attività regolate dal presente Contratto, i Ministeri provvedono nel limite delle risorse disponibili a legislazione vigente. Il MIT si impegna a proporre, in sede di predisposizione dei provvedimenti di finanza pubblica, le opportune iniziative per il reperimento di ulteriori finanziamenti.

Articolo 4
Durata

1. Il contratto ha durata per il periodo 2022-2026.

2. Alla scadenza del contratto, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di ulteriori due anni, le Parti stabiliscono fin d'ora di proseguire nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni in esso previste.

Articolo 5
Obblighi dei contraenti

1. Ai termini e alle condizioni di cui al presente Contratto, RFI, ferma restando la certezza della corresponsione delle risorse finanziarie stanziate e di quanto previsto al successivo articolo 7.3, si obbliga nei confronti del Ministero a garantire, per la durata del Contratto e in base ai livelli di disponibilità e prestazione indicati nell'Allegato 1a, l'utilizzabilità della Rete in condizioni di sicurezza e di affidabilità mediante le attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria e ad assicurare la circolazione in sicurezza dei treni attraverso le attività di gestione della Circolazione. Ai termini e alle condizioni di cui al presente Contratto, il Gestore si obbliga altresì a svolgere le attività di Safety, di Security, di Navigazione, di assistenza alle PRM e di Sgombero dell'Infrastruttura.

2. A fronte degli obblighi contrattualmente assunti dal Gestore, il Ministero si impegna ad assicurare le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, secondo quanto previsto nel successivo articolo 7 ed a proporre le opportune iniziative in sede di predisposizione dei provvedimenti di finanza pubblica per il reperimento di ulteriori finanziamenti.

3. In relazione al precedente punto 1 il Gestore è tenuto ad osservare, nello svolgimento delle attività di Manutenzione Ordinaria, i Tempi di Primo Intervento secondo quanto specificato all'Allegato 1a, colonna C.

4. Il Gestore ha l'obbligo di comunicare al Ministero entro ventiquattro ore, con le stesse modalità in uso con la Protezione Civile ed in maniera tracciabile tramite invio alla casella di posta elettronica certificata di cui al successivo articolo 13, i casi di Indisponibilità delle Linea maggiori di 6 ore.

5. Il Gestore si obbliga a trasmettere al Ministero il programma di Manutenzione Ordinaria previsto sulla Rete per l'anno in corso di esecuzione, entro e non oltre il mese di aprile di ogni annualità del Contratto, secondo lo schema definito nell'Allegato 6a; il programma di Manutenzione Straordinaria previsto sulla Rete per l'anno in corso di esecuzione con cadenza semestrale, entro aprile ed entro ottobre, secondo lo schema definito nell'Allegato 6b ed il monitoraggio degli interventi di Manutenzione Straordinaria di cui al successivo articolo 8.3.

6. Il Gestore si obbliga a trasmettere ai Ministeri entro il mese di luglio di ogni annualità del Contratto, previa acquisizione della relativa certificazione contabile e successivamente all'approvazione del bilancio di esercizio, le risultanze della contabilità regolatoria, dalle quali si evidenzino i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali connessi alla attività del Gestore, ai sensi del Decreto Legislativo n.112/2015.
7. Ad integrazione del Rendiconto Annuale del Contratto, di cui al successivo articolo 8, il Gestore si impegna a trasmettere contestualmente al Ministero, entro il 30 giugno di ogni anno, la relazione annuale sulla sicurezza per l'ANSFISA relativa all'anno precedente.
8. Il Gestore ha l'obbligo di rispettare i termini per le comunicazioni previste nel presente Contratto ai punti 4, 5, 6, 7 e 9 del presente articolo ed ai punti 1, 2 dell'articolo 8. La mancata osservanza di tale obbligo costituisce inadempimento sanzionabile con l'applicazione della penale di cui al punto 3 dell'articolo 9.
9. Il Gestore effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del Decreto Legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.
10. Il Gestore agevola lo svolgimento delle attività di vigilanza di cui al successivo articolo 10 e assicura al Ministero l'accesso agli atti e documenti prodotti da o per conto dello stesso Gestore riferibili al presente Contratto, nonché l'accesso alle linee, ai cantieri ed agli impianti, nel rispetto delle regole di sicurezza e senza compromettere l'operatività del cantiere.
11. Il Gestore si impegna a rendere disponibili le informazioni contenute nel registro dei beni, di cui al comma 7 dell'art 30 della Direttiva 2012/34/UE.
12. I Ministeri, titolari dei relativi capitoli di spesa del bilancio dello Stato, corrisponderanno l'ammontare dei contributi già disponibili a legislazione vigente per la copertura del presente Contratto.
13. Il Gestore si obbliga a garantire continuità al servizio di collegamento e trasporto passeggeri con mezzi veloci tra Reggio Calabria e Messina, attualmente in essere e regolato dall'articolo 5bis del Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi e successivi atti integrativi, alle modalità e condizioni già previste dal sopra citato Contratto, fino al 30 settembre 2022 e, comunque, fino al subentro del nuovo contraente, ad esito dell'aggiudicazione della relativa procedura di gara.
14. Il Gestore si impegna a continuare l'attività di revisione ed ottimizzazione dei processi manutentivi, per conseguire le performance di rete contrattualizzate, nel rispetto degli obblighi di mantenimento degli adeguati livelli e standard di sicurezza su tutte le linee dell'infrastruttura ferroviaria in esercizio.
15. Il Gestore si obbliga a fornire annualmente l'elenco delle linee rientranti nella Concessione che siano state dismesse, con indicazione degli estremi del provvedimento di dismissione, nonché l'elenco delle linee sospese così come previsto nel PIR del Gestore e delle linee/impianti di nuova attivazione, indicando i relativi effetti economici riguardo agli oneri a carico del presente Contratto.
16. Il Gestore si obbliga a collegare la valutazione delle performance dei dirigenti responsabili della gestione delle attività di manutenzione al conseguimento dei risultati definiti nel presente Contratto.
17. Il Gestore si obbliga, inoltre, a:
    a. fornire ed aggiornare attraverso il sistema di monitoraggio di cui all'allegato 6c, per ciascuno codice CUP relativo agli investimenti di manutenzione straordinaria di cui al presente Contratto, i quadri tecnici economici che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture (distinguendo quelle da appaltare da quelle eseguite direttamente dal Gestore), delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza. La corretta alimentazione del sistema di monitoraggio viene verificata periodicamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e considerata ai fini di quanto previsto all'articolo 8, comma 7;

b. trasmettere annualmente al Consiglio superiore dei lavori pubblici i prezziari che il Gestore, in qualità di stazione appaltante provvede ad aggiornare periodicamente;

c. trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte da RFI nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia, con specificazione di criticità/anomalie eventualmente rilevate nell'ambito dei processi interni di controllo, anche relativamente a procedure gestite in sede non centrale;

d. trasmettere ai Ministeri due volte all'anno (entro aprile ed entro ottobre), anche attraverso il sistema di monitoraggio di cui all'allegato 6c, una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale del Gestore degli interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione;

e. effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero;

f. predisporre un piano di manutenzione programmata per il mantenimento in piena efficienza dell'infrastruttura utilizzata per svolgere il servizio in concessione, quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie;

g. comunicare nell'ambito dell'attività di rendicontazione di cui al successivo articolo 8 l'avanzamento del percorso di adozione del "Regolamento Tassonomia" (di cui al punto T delle Premesse) e dei collegati Regolamenti Delegati nonché le iniziative poste in essere per innalzare il profilo di sostenibilità e il contributo al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle attività di manutenzione, evidenziando, anche mediante l'utilizzo di appositi KPI, l'avanzamento delle relative attività ed il progresso conseguito;

h. comunicare nell'ambito del Rendiconto Annuale del Contratto, le azioni poste in essere per il miglioramento dei propri processi in ottica di maggiore efficienza ed efficacia della spesa pubblica.

Articolo 6
Aggiornamento del Contratto

1. Il presente Contratto può essere soggetto a revisione su richiesta di ciascuna Parte in dipendenza di quanto segue:

   a. variazione permanente del perimetro per inserimento nuove linee, per esclusione di linee esistenti e/o in caso di variazione del livello di disponibilità della Rete;

   b. nuovi obblighi e/o variazioni degli oneri di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o nel caso in cui fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSFISA o di altre Autorità competenti;

   c. disposizioni normative e/o Delibere CIPESS che apportino variazioni alle risorse previste dal presente Contratto;

   d. eventi eccezionali, come specificato al successivo articolo 6.6;

   e. esecuzione di atti di indirizzo del Ministero aventi per oggetto modifiche o integrazioni sostanziali alle linee strategiche per il settore ferroviario che dovranno necessariamente essere accompagnate dalla valutazione degli eventuali fabbisogni finanziari emergenti e dalla individuazione delle relative fonti di copertura;

f. mutamenti del quadro regolatorio e/o a seguito di provvedimenti delle competenti Autorità dai quali dovesse discendere una variazione del livello di gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e/o degli introiti dei Servizi di cui all'articolo 13.1 del Decreto Legislativo n.112/2015 rispetto all'ammontare approvato dall'ART nel vigente periodo regolatorio.

L'aggiornamento dovrà essere formalizzato su richiesta di una delle Parti attraverso la sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo al Contratto.

2. In relazione al precedente punto 6.1c, ai sensi di quanto previsto dell'articolo 5, comma 1 del decreto-legge n.152/2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedono, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della Legge di Bilancio, alla sottoscrizione degli aggiornamenti annuali del contratto di programma.
3. Gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge relative al CdP-Servizi, sono inseriti di diritto, ai sensi dell'articolo 5, comma 1 del decreto-legge n.152/2021, nel presente Contratto e ne costituiscono parte integrante. Le Parti provvederanno a recepire le modifiche intervenute nel primo aggiornamento contrattuale utile.
4. RFI si impegna a comunicare al Ministero le proposte di variazione del Contratto ai sensi del precedente 6.1 a), secondo quanto di seguito specificato. RFI nella comunicazione, accompagnata dalla documentazione di cui all'Allegato 7, dovrà:
   a. indicare nuove Linee da inserire e/o le Linee esistenti che si propone di escludere dal Contratto ed i relativi costi di Manutenzione emergenti/cessanti;
   b. indicare le eventuali Linee che per effetto di una variazione dei livelli di traffico modificano la loro classificazione tra i Gruppi Rete e/o i Tempi di Primo Intervento e/o i livelli dell'Indicatore di Prestazione per Gruppo Rete che si propone di modificare ed i conseguenti impatti previsti sui costi di Manutenzione.
5. Qualora fossero imposti nuovi obblighi di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSFISA o di altre Autorità competenti, su richiesta del Gestore si procede alla rimodulazione dei programmi di intervento ovvero al reperimento di risorse aggiuntive ai fini dell'adempimento di tali nuovi obblighi e prescrizioni. Il Gestore presenta, preliminarmente, un preventivo corredato da apposita documentazione che consenta ai Ministeri una valutazione dei maggiori oneri e degli eventuali possibili finanziamenti, anche in relazione alle entrate da mercato, tenuto conto del quadro normativo e regolatorio in vigore.
6. Qualora si verificassero catastrofi naturali e/o eventi di forza maggiore tali da determinare oneri straordinari per il ripristino dell'infrastruttura, le Parti si impegnano ad individuare soluzioni idonee per il finanziamento di tali oneri, così come stimati dal Gestore, accertati dal Ministero e comunicati tempestivamente al MEF, anche sulla base delle serie storiche, con l'obiettivo di rendere sostenibili per il Gestore le ricadute economiche di tali eventi.

Articolo 7

Finanziamenti e modalità di erogazione

1. In relazione all'oggetto del Contratto ed agli impegni assunti dal Gestore di cui al precedente articolo 5, sono riconosciute a RFI, per ciascun anno di esecuzione del Contratto, le seguenti risorse finanziarie già disponibili a legislazione vigente, secondo la ripartizione specificata nell'Allegato 4b:
   a. contributi in conto esercizio per le attività di Gestione (autorizzazioni di spesa ed erogazioni di cassa Allegato 4b - rigo 1).
   b. contributi in conto impianto per le attività di Manutenzione Straordinaria (autorizzazione di spesa Allegato 4b - rigo 2).

A partire dal 2023, con apposito atto ricognitivo, si potrà procedere ad un'analisi della dinamica dei costi e dell'efficientamento aziendale con riferimento alle azioni poste in essere per il miglioramento dei processi del Gestore in ottica di maggiore efficienza ed efficacia della spesa pubblica.

2. I contributi annuali di cui al precedente punto 7.1a saranno corrisposti a RFI in 12 rate mensili, pari ciascuna a 1/12 del totale annuo, con pagamento da effettuarsi entro la fine del mese di riferimento di ciascuna rata. L'erogazione delle risorse per gli interventi di cui al punto 7.1b è effettuata a beneficio del Gestore, in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente, così come derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo, i cui dati di consuntivo sono coerenti con il monitoraggio di cui all'articolo 8 punto 3.
3. Nell'ipotesi in cui gli stanziamenti futuri risultassero inferiori rispetto alle proiezioni programmatorie di cui all'Allegato 4a, il Gestore ed i Ministeri valuteranno congiuntamente le misure da adottare, anche in termini di linee da gestire con un minor livello di disponibilità e/o da chiudere, al fine di salvaguardare l'equilibrio del Gestore di cui all'articolo 16 del Decreto Legislativo n.112/2015 nel periodo regolatorio 2022-2026, nonché la regolarità dell'esercizio e la sicurezza della circolazione.
4. Le Parti concordano che l'articolo 3 comma 1 del presente Contratto ("Oggetto del Contratto") e la quota di corrispettivo per le attività ivi previste potranno essere soggetti a modifiche/integrazioni nel limite delle risorse finanziarie iscritte in bilancio, in relazione alla revisione ed applicazione dei principi di determinazione del canone, in ottemperanza alla normativa comunitaria e nazionale e per tenere conto della sostenibilità per le imprese ferroviarie. Il Gestore dovrà assicurare misure contabili idonee a garantire, in modo trasparente, la distinzione tra le risorse finanziarie derivanti dalle erogazioni da parte dello Stato e quelle derivanti dal canone di accesso all'infrastruttura a carico degli operatori o da altre fonti di finanziamento.
5. In relazione allo svolgimento temporaneo del servizio di collegamento marittimo passeggeri sulla tratta tra Reggio Calabria e Messina, a fronte dell'impegno assunto da RFI, di cui al precedente articolo 5.13, atteso il protrarsi delle procedure di affidamento a gara del servizio, in continuità a quanto già regolato dal Contratto di Programma 2016-2021 è riconosciuto, per il periodo 1 ottobre 2021 – 30 settembre 2022, un corrispettivo massimo pari a euro 5,68 milioni, a valere sul capitolo di bilancio 7255 di competenza della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture, portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del MIT. Resta inteso tra le Parti che, nel caso di prosecuzione del servizio oltre al richiamato termine del 30/09/2022, sarà previsto un corrispettivo addizionale, determinato in misura proporzionale all'importo annuale di 5,68 milioni, in funzione dell'effettivo periodo aggiuntivo di esercizio svolto.

Articolo 8
Rendicontazione e meccanismi di conguaglio

1. Il Gestore predispone, entro il mese di luglio di ciascun anno del Contratto una relazione sullo stato di attuazione degli investimenti oggetto del presente contratto, nonché un rendiconto delle performance di Rete e dei costi sostenuti al 31 dicembre dell'anno precedente (Rendiconto Annuale del Contratto), elaborato in coerenza con gli schemi di preventivo dei programmi di Manutenzione di cui al precedente 5.5, idoneo a consentire al Ministero la valutazione di adeguatezza, pertinenza e congruità dell'impiego dei finanziamenti di cui all'articolo 7.
2. Il Rendiconto Annuale del Contratto, da trasmettere ai Ministeri successivamente all'approvazione del bilancio di RFI, rappresenta:
    a. le risultanze del sistema di contabilità regolatoria per le attività oggetto del presente Contratto corredate di tutte le informazioni necessarie ai sensi dell'articolo 16 del Decreto Legislativo 15

Luglio 2015, n. 112, in coerenza, ove pertinenti, con i principi e i criteri di contabilità regolatoria stabiliti nella delibera ART n.96/2015;

b. le risultanze del monitoraggio degli investimenti di Manutenzione Straordinaria, secondo le modalità di cui al successivo punto 8.3;

c. il Monitoraggio Qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente da misurarsi mediante l'Indicatore del livello di guasti, i Tempi di Primo Intervento di cui all'Allegato 1a, gli indicatori di cui agli Allegati 1b e 1c;

3. Per il monitoraggio delle attività di Manutenzione Straordinaria di cui al presente Contratto, il Gestore si impegna a fornire due volte all'anno (entro aprile ed entro ottobre), per singolo codice CUP riferito agli interventi di manutenzione straordinaria del presente Contratto, una scheda di monitoraggio conforme alle specifiche del sistema di "Monitoraggio Opere Pubbliche", richiamato nelle Premesse al punto G, secondo lo schema di reportistica riportato all'allegato 6c, anche in osservanza degli obblighi di cui all'articolo 5, comma 15, lettera a).

4. Per il monitoraggio Qualità della Rete, il Gestore si impegna a trasmettere al Ministero, entro il mese di marzo di ciascun anno, i valori target dell'Indicatore di Puntualità di cui al all'Allegato 1b, così come annualmente aggiornati ai sensi della Delibera ART n.151/2019 di cui al punto O delle Premesse.

5. Per il monitoraggio degli "Altri indicatori di performance orientati agli utenti", il Gestore si impegna a garantire e, possibilmente, a migliorare i valori target riportati nell'all.1c.

6. L'utilizzo delle risorse finanziarie per ciascuna attività prevista dal presente Contratto è soggetto a verifica da parte del Ministero sulla base del sistema MOP e del rendiconto annuale cui al precedente punto 8.1.

7. Il Ministero, sulla base delle attività di controllo di cui al punto precedente, verifica il grado di attuazione del programma di cui all'articolo 5, comma 5, anche in relazione agli Atti di indirizzo di cui all'articolo 6, comma 1, lettera e) del presente Contratto, richiedendo che il Gestore motivi ogni eventuale scostamento o inadempienza sostanziale riscontrata. 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, di concerto con il MEF, valuta l'applicazione delle eventuali sanzioni.

   Resta inteso tra le Parti che il Gestore può apportare variazioni agli interventi di Manutenzione Straordinaria programmati qualora rese necessarie da esigenze di forza maggiore, da insufficienza dei parametri RAMS, da intervenuti obblighi di legge e da prescrizioni delle Autorità competenti. Il Ministero sarà tempestivamente informato dal Gestore di tali variazioni con motivata informativa.
   Resta altresì inteso che il Gestore, nel limite dei finanziamenti previsti nel presente Contratto, potrà impiegare in maniera flessibile le risorse previste per le attività di Gestione sulla base delle effettive dinamiche gestionali emergenti in fase di esercizio, fermo restando che l'utilizzo delle stesse dovrà essere oggetto di rendicontazione mediante la contabilità regolatoria di cui al precedente punto 5.6.

8. Per le attività di Manutenzione Straordinaria disciplinate con i contratti di Programma – parte Servizi 2012-14 e 2016-21, il Gestore si impegna a garantire al Ministero la prosecuzione del monitoraggio di detti interventi, due volte all'anno (entro aprile ed entro ottobre), secondo le modalità definite dal Contratto di Programma 2016-2021 - parte Servizi sino al loro completamento. Tale monitoraggio è comunicato tempestivamente al MEF.

Articolo 9
Valutazione performance del Gestore e penalità

1. RFI ha l'obbligo di attestare, attraverso il Monitoraggio di Qualità della Rete, il livello degli indicatori di prestazione effettivamente raggiunti di cui alle colonne C ed D dell'Allegato 1a e la colonna C dell'Allegato 1b.
2. Qualora dal Monitoraggio di Qualità della Rete, di cui all'articolo 8.2, risulti che:
   alcuni dei Gruppi Rete siano stati messi in disponibilità secondo livelli di prestazione inferiori a quelli contrattualizzati a livello annuale riportati nell'Allegato 1a ed Allegato 1b;
   la disponibilità degradata di tali Gruppi Rete non sia dovuta ad Eventi di Forza Maggiore ovvero ad eventi non imputabili alla responsabilità diretta di RFI per attività di manutenzione della Rete;
   il Ministero applica la penale prevista all'Allegato 8 per ogni Gruppo Rete per cui i livelli di Disponibilità siano risultati degradati.
3. Il mancato rispetto da parte del Gestore degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste dall'articolo 5 ai punti 4, 5, 6, 7, 9 e 17 lett. a) ultimo periodo e dall'articolo 8 ai punti 1 e 2, 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 e potranno pertanto essere applicate le penali a tale fine previste nell'Allegato 8.
4. Resta inteso tra le Parti che l'importo complessivo di tutte le penali previste dal presente Contratto non potrà superare per ciascun anno il limite massimo del due per mille delle risorse annualmente erogate al Gestore.

Articolo 10
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 e indiretti, finalizzati alla vigilanza sulle attività svolte dal Gestore.
2. Ai fini dell'esercizio delle attività di cui al comma precedente, il Ministero, può avvalersi del supporto specialistico del Gestore, ferma restando l'autonomia del Ministero nell'attività di Audit.

Articolo 11
Clausola risolutiva espressa

1. Il Ministero avrà diritto di risolvere il presente Contratto, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1456 c.c. e mediante comunicazione scritta da inviarsi al Gestore a mezzo posta elettronica certificata ovvero lettera raccomandata con avviso di ricevimento, qualora:
   a. risulti da almeno due Monitoraggi consecutivi sulla Qualità della Rete che per ogni Gruppo Rete l'indicatore del Livello di Guasti sia superiore rispetto al livello contrattualizzato secondo quanto riportato nell'Allegato 1a (colonna D); oppure
   b. il Ministero eserciti il potere di decadenza o revoca della Concessione.

2. Il Gestore avrà diritto di risolvere il presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1456 c.c. e mediante comunicazione scritta da inviarsi al Ministero a mezzo posta elettronica certificata ovvero lettera raccomandata con avviso di ricevimento, qualora:

   a. i Ministeri risultassero inadempienti alle pattuizioni di cui all'articolo 5 (Obblighi dei Contraenti), comma 12;

   b. il Ministero risultasse inadempiente alle pattuizioni di cui all'articolo 7 (Finanziamenti e modalità di erogazione), commi 1 e 2.

   In tali casi di risoluzione, il Gestore avrà inoltre diritto alle quote di Contributi in conto esercizio e/o in conto impianti relativi alle attività di Gestione e/o di Manutenzione Straordinarie eseguite e/o realizzate sino alla data di efficacia della risoluzione del Contratto.

Articolo 12
Disposizioni varie e generali

1. Qualsiasi modifica, variazione o rinuncia al presente Contratto non sarà valida e vincolante ove non risulti da atto scritto firmato dalle Parti.

2. Le Parti fin d'ora convengono che, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1419 c.c., qualora uno o più clausole del Contratto dovessero risultare nulle in tutto o in parte, il Contratto, salvo che tali clausole non abbiano carattere essenziale, resterà comunque valido per la restante parte e le clausole nulle verranno sostituite, sempre previo accordo fra le Parti, con disposizioni pienamente valide ed efficaci.

Articolo 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 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 della Mobilità Sostenibili
Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi di trasporto infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie
All'attenzione del Direttore Generale
Via Caraci, 36
00157 Roma
Tel. 0641583570-71
e-mail: segreteria.dgtif@mit.gov.it
PEC: dg.tf@pec.mit.gov.it

(b) Se a RFI, alla stessa in:
Amministratrice Delegata e Direttrice Generale
P.zza della Croce Rossa n.1
00161 Roma

Tel: 0644103464
PEC: segreteriacda@pec.rfi.it

(c) se al MEF, allo stesso in:
Ministero dell'economia e delle Finanze
Gabinetto del Ministro
Via XX Settembre, 97
00187 Roma
PEC: ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it

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

Articolo 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,

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Il Direttore Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
L'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CONTRATTO DI PROGRAMMA
2022-2026
PARTE SERVIZI

ALLEGATI:

1a Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità

1b Indicatore di Puntualità

1c Altri indicatori di performance orientati agli utenti

2 Rappresentazione grafica della Rete

3 Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale

4a Quadro delle proiezioni programmatorie sotto il profilo tecnico economico dei volumi di attività negli anni di vigenza del contratto

4b Prospetto Fonti delle risorse per cassa CdP-S 2022-2026 e quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-14 e 2016-21

5 Documento illustrativo delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria di RFI

6 Schemi di Reporting Package

a_1) Articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di Gestione in conto esercizio con cadenza annuale a preventivo e consuntivo

a_2) Articolazione per nature di spesa delle attività di Manutenzione Ordinaria per DOIT, con cadenza annuale a consuntivo

b) Articolazione per sottosistema/programma della pianificazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con cadenza semestrale a preventivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione;

c) Schede di monitoraggio conforme alle specifiche del sistema MOP per reporting periodico sull'avanzamento dei progetti di Manutenzione Straordinaria

d) Scheda Coreg con cadenza annuale per Rendiconto delle spese di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione

7 Schema documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche di cui all'art.6

8 Performance e Penalità

9 Documento illustrativo delle attività di Gestione della Rete

10 Contratto di Programma - Parte Servizi - Stato di attuazione al 31.12.2021

11 Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile

Allegato 1 a - Contratto di Programma parte Servizi

Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno (Tg)

Livello di disponibilità e affidabilità manutentiva

rigo	Gruppo Rete	KM Linea	Tempi primo intervento	Indicatore livello Guasti (*) (n. guasti/Km)
	A	B	C	D
1	Linee con Tg ≤ 40	8.234	≤ 1,5 h	0,5
2	Linee con 40 < Tg < 100	3.687	≤ 1,5 h	0,8
3	Linea con Tg ≥ 100	3.227	≤ 1 h	1,2
4	Linee all'interno dei Nodi	950	≤ 0,5 h (**)	2,2
5	Linee con velocità > 250 km/h e dotate di ERTMS	734	≤ 0,5 h (**)	0,9
	Totale KM	16.832		

(*) Definizione indicatore livello dei Guasti di qualità: numero di avarie che hanno procurato ritardo di più di 3 treni, viaggiatori e merci, con responsabilità relative alle attività di manutenzione del Gestore classificate con priorità urgente

(**) Valore riferito all'orario di lavoro (8.00-16.36 da lunedi a venerdi), negli altri orari il valore dei tempi di primo intervento è pari ad 1 ora

Allegato 1 b - Contratto di Programma parte Servizi

Indicatore di Puntualità per tipologia servizio di trasporto

rigo	Servizi	Puntualità RFI (*)	Soglia di performance (obiettivo 2022) (**)
	A	B	C
1	Mercato	0' - 5'	86,5
2	Lunga Percorrenza Serv. Universale	0' - 5'	85,8
3	Regionale	0' - 5'	96,3
4	Merci	0' - 30'	92,4

(*) PUNTUALITA' $RFI_{(IFX)}$: [(somma treni circolati - somma treni attribuiti ad RFI)/somma treni circolati]*100

(**) Gli obiettivi sono aggiornati annualmente secondo quanto previsto dalla Delibera ART 151/2019 e trasmessi al Ministero entro il mese di marzo ai sensi dell'Art. 8.4
N.B. Coerentemente con quanto indicato in PIR 2023, gli obiettivi 2022 potranno essere riparametrizzati sia in base alla evoluzione dell'emergenza epidemiologica COVID 19, che potrà influenzare volumi di traffico e andamento dei treni, sia in considerazione degli effetti della nuova Procedura di Attribuzione delle Cause di Ritardo entrata in vigore dal 01.01.2022 che ridefinisce profondamente il metodo di calcolo della puntualità industriale secondo il nuovo algoritmo di funzionamento.

Allegato 1 c - Contratto di Programma parte Servizi

Altri indicatori di performance orientati agli utenti

Area KPI	KPI	Indicatore	Valore target
A	*B*	*C*	*D*
Sicurezza	*Safety*	numero di FWSI/treni x km (*)	*Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"*
	Security *Percezione della sicurezza nel complesso in Stazione*	% persone soddisfatte	*85%*
Customer Satisfaction	*Percezione della stazione nel complesso*	*% viaggiatori soddisfatti*	*90%*
	Percezione complessiva dell'illuminazione	*% viaggiatori soddisfatti*	*90%*
	Percezione complessiva della pulizia nel complesso	*% viaggiatori soddisfatti*	*90%*
	Percezione dell'informazione nel complesso in stazione	*% viaggiatori soddisfatti*	90%
	Livello di soddisfazione complessiva del servizio di assistenza erogato nel circuito SALE BLU	% persone soddisfatte	90%
Sostenibilità delle attività e dei servizi di RFI (**)	*Impegno ad attuare azioni di miglioramento del profilo di sostenibilità del Gestore così come dichiarato annualmente nell'ambito della Carta dei Servizi di RFI*	Impegno (***)	*attuazione*

(*) Il rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" (secondo la terminologia ERA: "FWSI - Fatalities and Weighted Serious Injuries") e il numero totale dei chilometri percorsi dai treni in circolazione nell'anno sulla rete RFI
(**) aggiornamento target annuali in coerenza con obiettivi dichiarati in Carta dei Servizi
(***) monitoraggio interno

Allegato 2 - Contratto di Programma parte Servizi

Gruppi Linee: rappresentazione grafica della Rete



Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi

Gruppi Linee: articolazione di dettaglio della Rete ferroviaria per singola linea

Gruppo Prodotto	Codice Linea	Descrizione Linea	Orario 2021-2022	Al 31/12/2021
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C001	Asti - Castagnole	-	20,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C003	Aosta - Pre' S. Didier	-	31,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C004	Casale Popolo - Casale Monferrato	20	3,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C005	Bivio Castel Rosso - Casale Popolo	22	41,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C006	Casale Monferrato - Valenza	19	18,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C008	Sangone - Pinerolo	39	30,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C010	Cuneo - Ventimiglia	16	48,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C012	Fossano - Mondovi	36	19,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C013	Mondovi - Ceva	36	19,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C014	Ceva - S.Giuseppe Di C.	33	25,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C015	Carmagnola - Bra	31	20,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C016	Alessandria - Cantalupo	16	7,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C017	Acqui Terme - Ovada	23	14,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C018	Cantalupo - Acqui Terme	15	26,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C019	Acqui Terme - S.Giuseppe Di C.	16	48,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C020	Vercelli - Mortara	20	25,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C021	Mortara - Pavia	27	37,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C022	Arona - Oleggio	23	19,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C023	Oleggio - Vignale	30	13,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C025	Novara - Mortara	27	24,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C026	Mortara - Torreberetti	25	22,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C028	Cava Carbonara - Torreberetti	25	35,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C029	Domodossola - Villadossola	26	6,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C030	Villadossola - Vogogna Ossola	28	8,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C031	Vogogna Ossola - Premosello Chiov.	28	2,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C035	Varallo Sesia - Vignale	1	50,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C036	Laveno Mombello - Oleggio	24	36,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C037	Tirano - Sondrio	29	26,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C038	Chiavenna - Colico	28	26,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C041	Albate Camerlata - Molteno	18	22,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C042	Monza - Molteno	35	29,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C043	Molteno - Lecco	38	14,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C047	Seregno - Ponte S.Pietro	24	31,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C052	S. Zeno Folzano - Olmeneta	28	33,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C054	Cremona - Castelvetro	30	6,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C055	Castelvetro - Fidenza	30	27,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C056	Piacenza - Castelvetro	2	24,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C057	Treviglio - Olmeneta	35	53,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C060	Pavia - Casalpusterlengo	21	41,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C061	Codogno - Cremona	40	27,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C065	S. Zeno Folzano - Piadena	25	45,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C066	Piadena - Parma	30	39,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C069	Vicenza - Schio	29	29,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C071	Mantova - Suzzara	35	18,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C072	Suzzara - Modena	37	49,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C073	Mantova - Nogara	18	26,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C074	Nogara - Cerea	15	12,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C075	Cerea - Legnago	36	7,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C076	Calalzo Pc.Cortina - Ponte delle Alpi	15	36,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C077	Ponte delle Alpi - Belluno	38	7,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C078	Belluno - Montebelluna	14	65,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C079	Montebelluna - Castelfranco Veneto	30	16,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C083	Montebelluna - Treviso	17	20,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C084	Treviso - Portogruaro	36	52,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C085	Ponte delle Alpi - Conegliano	24	38,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C089	Bassano del Grappa - Cittadella	24	14,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C090	Cittadella - Camposampiero	19	14,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C093	S.Giuseppe Di C. - Savona	21	23,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C094	Udine - Palmanova	20	23,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C095	Palmanova - Cervignano	19	15,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C096	S.Giuseppe Di C. - Ferrania	17	3,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C097	Ferrania - Savona	17	16,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C098	Ovada - Genova Borzoli	32	36,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C099	Ferrara - Portomaggiore	32	23,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C100	Portomaggiore - Lavezzola	32	17,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C101	Lavezzola - Ravenna	32	32,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C102	Ravenna - Rimini	40	49,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C103	Faenza - Granarolo	34	8,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C104	Granarolo - Lugo	3	7,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C105	Lugo - Lavezzola	3	22,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C108	Russi - Ravenna	39	32,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C109	Granarolo - Russi	31	8,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C110	Pontassieve - Borgo S.Lorenzo	34	32,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C111	Borgo S.Lorenzo - Faenza	18	66,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C112	Firenze S. Marco V. - Borgo S.Lorenzo	34	32,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C115	Porretta Terme - Pistoia	12	39,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C119	Aulla - Lucca	23	89,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C120	Campiglia M.MA - Piombino M. ma	14	16,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C122	Siena - Asciano	22	31,7

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi

Gruppi Linee: articolazione di dettaglio della Rete ferroviaria per singola linea

Gruppo Prodotto	Codice Linea	Descrizione Linea	Orario 2021-2022	Al 31/12/2021
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C123	Asciano - Montallese	22	47,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C124	Porto D'Ascoli - Ascoli Piceno	24	27,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C125	Pescara - Sulmona	36	68,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C126	Civitanova - Albacina	20	86,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C127	Terontola - Foligno	34	82,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C129	Viterbo - Cesano	40	60,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C130	Campoleone - Nettuno	38	25,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C131	Sulmona - Avezzano	15	64,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C132	Avezzano - Guidonia-M.-S.A.	30	81,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C133	Avezzano - Roccasecca	11	79,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C134	Ciampino - Albano Laziale	32	14,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C136	Battipaglia - Potenza Inf.Re	21	91,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C138	S.Marcellino F. - B.Gricignano	11	25,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C139	Bosco Redole - Carpinone	-	28,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C140	Carpinone - Isernia	-	10,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C141	Isernia - Vairano	12	45,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C142	Sarno - Codola	-	7,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C143	Cancello - Sarno	30	34,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C144	Sarno - Biv. S.Lucia 123	36	6,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C145	Nocera Inferiore - Codola	9	4,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C148	Mercato S.Severino - Salerno	27	17,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C153	Cervaro - Rocchetta S.A.L.	23	41,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C154	Rocchetta S.A.L. - Potenza	25	69,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C155	Potenza - Metaponto	12	107,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C156	Metaponto - Taranto	17	45,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C157	Taranto - Brindisi	15	69,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C158	Bari - Gioia Del Colle	39	52,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C159	Gioia Del Colle - Taranto	40	54,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C160	Metaponto - Sibari	8	79,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C161	Sibari - Catanzaro Lido	22	172,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C162	Catanzaro Lido - REGGIO C CLE	30	177,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C163	Lamezia Terme - Catanzaro Lido	19	43,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C165	S.Lucido Marina - Bivio Pantani	7	4,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C166	B.S.Antonello - Bivio Settimo	6	2,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C168	Sibari - Castiglione C.	18	59,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C171	Lentini Diramazione - Siracusa	28	60,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C172	Lentini Diramazione - Gela	4	111,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C173	Gela - Modica	12	89,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C174	Modica - Siracusa	11	91,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C175	Messina - Fiumetorto	39	199,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C177	Caltanissetta Xirbi - Roccapalumba-A.	24	56,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C178	Bicocca - Caltanissetta Xirbi	22	107,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C180	Roccapalumba-A. - Fiumetorto	36	26,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C182	Roccapalumba-A. - Aragona Caldare	24	46,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C183	Aragona Caldare - Agrigento	29	12,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C185	Olbia - Ozieri Chilivani	16	70,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C186	Sassari - Ozieri Chilivani	19	46,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C187	Ozieri Chilivani - Decimomannu	24	191,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C189	Villamassargia - Decimomannu	32	28,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C190	Iglesias - Villamassargia	30	9,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C191	Carbonia - Villamassargia	26	22,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C192	Alcamo - Castelvetrano - Trapani	18	116,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C193	Alessandria - Ovada	11	33,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C194	Asciano - Monte Antico	-	51,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C195	Asti - Nizza Monferrato -Acqui Terme	11	45,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C196	Viterbo - Attigliano	13	39,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C197	Avellino - Benevento	-	29,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C198	Spinazzola - Barletta	5	65,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C199	Biella - Novara	25	50,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C201	Caltanissetta Xirbi - Canicatti - Aragona	10	64,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C202	Campobasso - Bosco Redole - Benevento	-	84,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C204	Carini - Alcamo Diramazione - Trapani	10	93,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C205	Casarsa - San Vito - Portogruaro	16	21,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C206	Cavallermaggiore - Cantalupo	17	90,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C207	Cecina - Volterra Saline	5	29,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C208	Ceva - Ormea	-	35,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C209	Chivasso - Asti	-	51,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C210	Canicatti - Gela	5	81,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C211	Giulianova - Teramo	35	25,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C212	Isola della Scala - Cerea	21	19,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C213	Legnago - Monselice	23	37,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C214	Legnago - Rovigo	22	47,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C215	Mercato S.Severino - Avellino	2	30,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C216	Codola - Mercato S.Severino	9	8,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C217	Mondovi - Cuneo	-	26,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C218	Mortara - Casale Monferr. - Asti	-	71,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C219	Pinerolo - Torre Pellice	-	16,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C220	Agrigento Bassa - Porto Empedocle	-	10,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C221	Primolano - Bassano del Grappa	25	28,7

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi

Gruppi Linee: articolazione di dettaglio della Rete ferroviaria per singola linea

Gruppo Prodotto	Codice Linea	Descrizione Linea	Orario 2021-2022	Al 31/12/2021
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C222	Priverno Fossanova - Terracina	-	17,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C223	Rocchetta S.A.L. - Avellino	-	118,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C224	Rocchetta S.A.L. - Spinazzola - Gioia del Colle	5	139,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C225	Rovigo - Chioggia	19	55,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C226	Gemona del Friuli - Pinzano - Sacile	13	74,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C227	Santhià - Arona	-	65,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C228	Siena - Monte Antico - Montepescali	16	88,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C229	Sulmona - Carpinone	-	118,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C230	Termoli - Campobasso	4	87,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C231	Terni - Sulmona	21	163,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C232	Trento - Primolano	37	67,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C233	Vercelli - Casale Popolo	-	19,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C234	Palazzolo sull'Oglio - Paratico Sarnico	-	9,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C235	Ciampino - Frascati	28	9,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C236	Foggia - Manfredonia	3	35,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C237	Golfo Aranci Mar.ma - Olbia	11	22,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C239	Pergola - Fabriano	-	31,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C241	Porto Torres Pcc - Sassari	8	19,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C243	Saluzzo - Cuneo	3	33,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C244	Santhià - Biella S.Paolo	25	26,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C245	Savigliano - Saluzzo	-	14,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C246	Susa - Bussoleno	33	7,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C247	Torre A.Centrale - Gragnano	12	10,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C248	Trofarello - Chieri	37	8,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C251	Perugia P.S.G. - Sansepolcro	-	52,2
Linee con <= 40 treni/giorno	E000	Vievola - Breil Sur Roya	-	47,0
Linee con <= 40 treni/giorno	F059	VILLA LITERNO - POZZUOLI [NAPOLI]	36	21,0
Linee con <= 40 treni/giorno	F065	ANCONA - ORTE (compresa Ancona - Ancona Marittima)	38	203,1
Linee con <= 40 treni/giorno	F071	CASERTA - FOGGIA	33	159,4
TOTALE Linee con <= 40 treni/giorno				8.233,9

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi

Gruppi Linee: articolazione di dettaglio della Rete ferroviaria per singola linea

Gruppo Prodotto	Codice Linea	Descrizione Linea	Orario 2021-2022	Al 31/12/2021
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C002	Chivasso - Aosta	44	98,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C007	Valenza - Alessandria	55	15,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C009	Fossano - Cuneo	42	25,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C011	Trofarello - Fossano	91	50,4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C024	Vignale - Novara	74	3,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C027	Torreberetti - Valenza	48	6,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C032	Premosello Chiov. - Cuzzago	45	3,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C033	Cuzzago - Borgomanero	45	37,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C034	Borgomanero - Vignale	46	27,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C039	Sondrio - Colico	51	40,5
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C040	Colico - Lecco	55	39,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C044	Lecco - Ponte S.Pietro	58	25,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C048	Ponte S.Pietro - Rovato	46	39,5
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C049	Porto Ceresio - Varese - Gallarate	99	39,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C050	Bivio Bergamo - Treviglio Ovest	52	2,5
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C051	Bergamo - Treviglio Ovest - Treviglio	92	21,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C053	Olmeneta - Cremona	63	10,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C058	Milano P.Genova - Mortara	63	44,4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C062	Cremona - Piadena	62	28,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C063	Piadena - Mantova	46	34,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C064	Brescia - S. Zeno Folzano	54	7,7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C067	Fortezza - S.Candido	55	64,5
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C068	Bolzano - Merano	55	31,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C070	Verona - Mantova	50	35,4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C080	Castelfranco Veneto - Camposampiero	67	12,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C081	Camposampiero - Vigodarzere	86	13,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C082	Vigodarzere - Padova	60	7,4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C086	Vicenza - Cittadella	57	23,7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C087	Cittadella - Castelfranco Veneto	52	11,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C088	Castelfranco Veneto - Treviso	86	24,5
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C091	Bassano del Grappa - Castelfranco Veneto	56	19,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C092	Castelfranco Veneto - Maerne di Martellago	56	24,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C106	Castelbolognese - Lugo	49	14,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C107	Lugo - Russi	48	10,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C113	Viareggio - Lucca	45	16,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C116	Lucca - Pistoia	51	43,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C117	Pisa - Lucca	51	30,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C118	Pistoia - Prato	96	17,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C121	Empoli - Siena	55	63,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C135	Ciampino - Velletri	42	27,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C137	Aversa - Marcianise - Caserta	64	14,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C146	Nocera Inferiore - Salerno (via CAVA T.)	74	17,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C147	Salerno - Arechi	64	5,7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C150	Bari - Brindisi	92	110,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C151	Brindisi - Lecce	71	41,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C164	Paola - Castiglione C.	41	21,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C167	Castiglione C. - Cosenza	49	4,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C169	Messina - Catania	63	94,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C170	Catania - Lentini Diramazione	42	22,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C181	Palermo - Carini	66	33,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C184	Palermo Centrale - Palermo Marittima	58	7,3

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi

Gruppi Linee: articolazione di dettaglio della Rete ferroviaria per singola linea

Gruppo Prodotto	Codice Linea	Descrizione Linea	Orario 2021-2022	Al 31/12/2021
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C242	Salsomaggiore T. - Fidenza	44	9,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F001	MODANE /MODANE FX - ALPIGNANO [TORINO]	78	91,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F003	[TORINO] TROFARELLO - ARQUATA	86	112,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F007	SAVONA - GENOVA VOLTRI [GENOVA]	98	32,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F009	VENTIMIGLIA - SAVONA	63	100,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F013	ISELLE [DOMODOSSOLA] - GALLARATE [MILANO] (compresa via Domo II)	82	85,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F015	PINO TRONZANO [LUINO] - GALLARATE	54	45,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F019	ARQUATA - MIGNANEGO /GENOVA RIVAROLO /GENOVA CAMPASSO [GENOVA] (compresa via Isola del Cantone)	87	59,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F021	ALESSANDRIA - PIACENZA (compresa Broni - Bressana B.)	58	81,7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F039	UDINE - MONFALCONE via GORIZIA (compresa Gorizia - Nova Gorica)	77	63,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F047	PARMA /FIDENZA - PONTREMOLI - VEZZANO /SARZANA	43	151,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F051	PISA - MACCARESE [ROMA] (compresa Vada - Collesalvetti)	71	359,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F053	[FIRENZE] FIRENZE ROVEZZANO - FARA SABINA [ROMA] (Linea Lenta)	91	270,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F061	[ROMA] CIAMPINO - ACERRA [NAPOLI] (via Cassino) (comprese linee Rocca d'Evandro - Venafro/Airano e Santa Maria C.V. - Maddaloni M. S.to e linee Bivio Maddaloni / Cancello - Maddaloni Marcianise Smistamento)	72	241,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F073	[NAPOLI] PORTICI - SALERNO	92	48,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F075	SALERNO - PAOLA	78	216,7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F077	PAOLA - REGGIO CALABRIA CENTRALE (compresa Eccellente - Rosarno)	57	250,5
TOTALE Linee con > 40 e < 100 treni/giorno				3.687,2

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi

Gruppi Linee: articolazione di dettaglio della Rete ferroviaria per singola linea

Gruppo Prodotto	Codice Linea	Descrizione Linea	Orario 2021-2022	Al 31/12/2021
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea
Linea con >= 100 treni/giorno	C045	Calolziocorte O. - Carnate Usmate	101	18,1
Linea con >= 100 treni/giorno	C046	Carnate Usmate - Monza	137	11,8
Linea con >= 100 treni/giorno	C176	Fiumetorto - Palermo	101	43,2
Linea con >= 100 treni/giorno	C188	Decimomannu - Cagliari	102	16,2
Linea con >= 100 treni/giorno	F005	[MILANO] MILANO ROGOREDO - ARQUATA (compresa via Novi L. e via Bressana B. - Arena Po)	146	123,7
Linea con >= 100 treni/giorno	F011	[TORINO] SETTIMO T. - RHO [MILANO] (compresa Novara Boschetto)	115	117,8
Linea con >= 100 treni/giorno	F017	CHIASSO - SEREGNO [MILANO] (compresa via Monteolimpino 2)	140	40,8
Linea con >= 100 treni/giorno	F023	[MILANO] PIOLTELLO L. - BRESCIA VERONA	153	147,0
Linea con >= 100 treni/giorno	F023AV	PIOLTELLO L. - BRESCIA AVAC	248	15,1
Linea con >= 100 treni/giorno	F025	VERONA - PADOVA	198	85,0
Linea con >= 100 treni/giorno	F027	BRENNERO - VERONA	151	243,9
Linea con >= 100 treni/giorno	F029	VERONA - TAVERNELLE [BOLOGNA]	103	105,6
Linea con >= 100 treni/giorno	F031	PADOVA - S.PIETRO IN CASALE [BOLOGNA]	158	102,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F033	PADOVA - MIRA M. [VENEZIA]	104	20,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F033AV	PADOVA - VENEZIA AVAC	223	25,8
Linea con >= 100 treni/giorno	F035	[VENEZIA] VENEZIA CARPENEDO - VILLA OPICINA / TRIESTE	109	187,9
Linea con >= 100 treni/giorno	F037	TARVISIO BOSCOVERDE - MOGLIANO [VENEZIA]	110	219,9
Linea con >= 100 treni/giorno	F041	[MILANO] MILANO ROGOREDO - LAVINO [BOLOGNA]	196	204,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F041AV	MILANO ROGOREDO - MELEGNANO AVAC	244	13,9
Linea con >= 100 treni/giorno	F043	[BOLOGNA] BOLOGNA S.RUFFILLO - FIRENZE CASTELLO [FIRENZE]	115	96,1
Linea con >= 100 treni/giorno	F045	[GENOVA] GENOVA NERVI - PISA	135	158,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F049	[FIRENZE] FIRENZE CASCINE - PISA	126	90,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F055	[FIRENZE] FIRENZE ROVEZZANO - SETTE BAGNI [ROMA] (Linea Direttissima)	235	272,3
Linea con >= 100 treni/giorno	F057	[ROMA] TORRICOLA - FRATTAMAGGIORE [NAPOLI] (via Formia)	119	188,0
Linea con >= 100 treni/giorno	F063	[BOLOGNA] MIRANDOLA O. - ANCONA (compresa Ancona - Ancona Marittima)	171	193,1
Linea con >= 100 treni/giorno	F067	ANCONA - FOGGIA	121	319,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F069	FOGGIA - BARI (compresa Enziteto Catino - Bari S.Spirito)	130	128,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F073AV	NAPOLI - SALERNO LMV	133	37,5
TOTALE Linea con >= 100 treni/giorno				3.227,2
Linee all'interno dei Nodi	N001	Torino	121	84,0
Linee all'interno dei Nodi	N002	Milano	154	211,4
Linee all'interno dei Nodi	N003	Venezia	118	66,6
Linee all'interno dei Nodi	N004	Genova	106	72,7
Linee all'interno dei Nodi	N005	Bologna	88	169,8
Linee all'interno dei Nodi	N006	Firenze	151	47,1
Linee all'interno dei Nodi	N007	Roma	139	238,0
Linee all'interno dei Nodi	N008	Napoli	129	60,3
TOTALE Linee all'interno dei Nodi				950,0
Linee AC/AV	A001	Roma-Napoli AV/AC	166	233,0
Linee AC/AV	A003	Torino-Milano AV/AC	83	132,4
Linee AC/AV	A005	Milano-Bologna AV/AC	154	224,0
Linee AC/AV	A007	Bologna - Firenze AV/AC	228	91,3
Linee AC/AV	A009	Milano - Brescia AV/AC	61	52,8
TOTALE Linea con >= 100 treni/giorno				733,6
TOTALE complessivo				16.831,8

	Collegamenti ferroviari marittimi per garantire la continuità territoriale
1	Villa San Giovanni - Messina
2	Messina - Villa San Giovanni
3	Villa San Giovanni/Messina - Golfo Aranci
4	Golfo Aranci - Villa San Giovanni/Messina

(1) la linea [FIRENZE] FIRENZE ROVEZZANO - SETTE BAGNI [ROMA] (Linea Direttissima) è attrezzata per 73 km con ERTMS

N.B. La linea Bari-Bitritto sarà inserita in elenco a seguito della sua attivazione

Allegato 4 a

Quadro delle proiezioni programmatorie sotto il profilo tecnico economico dei volumi di attività negli anni di vigenza del contratto

(Attività di Gestione della Rete e Manutenzione Straordinaria)

importi in mln di euro

rigo	Quadro delle proiezioni programmatorie degli impieghi per competenza	2022	2023	2024	2025	2026	Totale 2022-2026
1	Attività di Gestione della Rete (Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security, Navigazione, PRM e Sgombero dell'infrastruttura) (c/esercizio)	1.161,24(*)	1.155,56	1.155,56	1.155,56	1.155,56	**5.783,46**
2	Manutenzione Straordinaria (c/impianti)	2.200,00	2.200,00	2.200,00	2.200,00	2.200,00	**11.000,00**
3	**Totale proiezioni degli impieghi per competenza**	**3.361,24**	**3.355,56**	**3.355,56**	**3.355,56**	**3.355,56**	**16.783,46**

(*) Importo comprensivo delle risorse disponibili sul capitolo di bilancio 7255 per la copertura dei costi derivanti dall'effettuazione del servizio di collegamento marittimo passeggeri sulla tratta tra Reggio Calabria e Messina, per il periodo 01/10/2021 - 30/09/2022

Allegato 4 b

Prospetto Fonti delle risorse per cassa CdP-S 2022-2026 e quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-14 e 2016-21

(Attività di Gestione della Rete e Manutenzione Straordinaria)

Fonti per cassa CdP-S 2022-2026

Importi in mln di euro

rigo	Conto esercizio	Cap. Bilancio Stato	2022	2023	2024	2025	2026	Totale 2022-2026	Oltre	Totale complessivo
1a	Legge 234/2021 - Legge di Bilancio 2022 e Leggi di Bilancio seguenti	*1541*	1.155,56	1.055,56	965,56	965,56	965,56	**5.107,78**		**5.107,78**
1b	Legge 178/2020 - Legge di Bilancio 2021 (risorse per servizio navigazione ME-RC)	*7255*	5,68					**5,68**		**5,68**
1	**Totale Fonti c/Esercizio**		**1.161,24**	**1.055,56**	**965,56**	**965,56**	**965,56**	**5.113,46**	**0,00**	**5.113,46**
rigo	**Conto impianti**	**Cap. Bilancio Stato**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Totale 2022-2026**	**Oltre**	**Totale complessivo**
2a	Legge 234/2021 - Legge di Bilancio 2022 (Cap 7122/PG5) (*)	*7122*	500,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	**4.500,00**	600,00	**5.100,00**
2	**Totale Fonti c/Impianti (*)**		**500,00**	**1.000,00**	**1.000,00**	**1.000,00**	**1.000,00**	**4.500,00**	**600,00**	**5.100,00**
3	**Totale fonti**		**1.661,24**	**2.055,56**	**1.965,56**	**1.965,56**	**1.965,56**	**9.613,46**	**600,00**	**10.213,46**

(*) Con la approvazione del CdP-S 2022-26, RFI è immediatamente autorizzata ad assumenre impegni di spesa nel limite di 5.100 mln di euro

Quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-14 e 2016-21

Importi in mln di euro

rigo	Quadro delle proiezioni di spesa (c/impianti)	Spesa cumulata al 2021 (p.m.)	2022	2023	2024	2025	2026	Totale 2022-2026	Oltre	Totale complessivo
4	Manutenzione Straordinaria (Residuo CdP-S 2016-2021 e CdP 2012-2014)	**7.024,51**	358,38					**358,38**		**7.382,89**

Fonti per cassa CdP-S 2012-2014/2016-2021

rigo	Conto impianti	Cap. Bilancio Stato	Fonti cumulate al 2021 (p.m.)	2022	2023	2024	2025	2026	Totale 2022-2026	Oltre	Totale complessivo
5a	Delibera CIPE n. 33 del 23.03.2012 (valore iniziale 300 mln€)	*7514*	**271,44**						**0,00**		**271,44**
5b	Art. 1, c. 175, della l. n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013)	*7122*	**300,00**						**0,00**		**300,00**
5c	Delibera CIPE 22 del 18.03.2013 - risorse a valere su art. 1, c. 176, della Legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013)	*7122*	**338,00**						**0,00**		**338,00**
5d	Delibera CIPE 22 del 18.03.2013 - risorse a valere su art. 32, c. 1, del D.L. 98/2011	*7518*	**240,00**						**0,00**		**240,00**
5e	Bilancio di previsione dello Stato (ridestinate da Legge n. 71 24.06.2013, art. 7-ter)	*1541*	**262,89**						**0,00**		**262,89**
5f	Art 1, c- 73 della Legge 147 del 27.12.2013 (Legge Stabilità 2014)	*7122*	**500,00**						**0,00**		**500,00**
5g	Legge 147 del 27.12.2013 - Legge Stabilità 2014 (Tab E, cap 7122 Pg2) - Resi operativi da Decreto-Legge 133/14 "Sblocca Italia" convertito in Legge 164 del 11.11.2014	*7122*	**220,00**						**0,00**		**220,00**
5h	Legge 190/14 del 23.12.2014 (Legge di Stabilità 2015) - PG5	*7122*	**4.198,35**	51,65					**51,65**		**4.250,00**
5i	Legge 208/2015 - Legge di Stabilità 2016 - PG2	*7122*	**0,00**	222,03					**222,03**		**222,03**
5l	Piano Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13)	*n.a.*	**7,50**	19,03					**19,03**		**26,53**
5m	Legge 178/2020 - Legge di Bilancio 2021 (Cap 7122/PG5)	*7122*	**0,00**	52,00	50,00	50,00	50,00	50,00	**252,00**	500,00	**752,00**
5	**Totale Fonti c/Impianti**		**6.338,18**	**344,71**	**50,00**	**50,00**	**50,00**	**50,00**	**544,71**	**500,00**	**7.382,89**

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026 - PARTE SERVIZI

Allegato 5

Documento illustrativo delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria di RFI





INDICE

1. INQUADRAMENTO GENERALE DELLE ATTIVITÀ 2

1.1 LE ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLA RETE 2

2. MANUTENZIONE ORDINARIA 9

2.1 ATTIVITÀ STANDARD 9

2.2 STRUTTURA DELLE ATTIVITÀ STANDARD E STRATEGIE DI GESTIONE DELLE ATTIVITÀ 10

2.3 LE ATTIVITÀ PER SETTORI D'INTERVENTO 11

3. MANUTENZIONE STRAORDINARIA 14

3.1 CRITERI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE 14

3.2 I SOTTOSISTEMI ED I PROGRAMMI DELLA MANUTENZIONE STRAORDINARIA 14

3.2.1 L'infrastruttura fisica 15

3.2.2 Il piano per l'infrastruttura energetica 28

3.2.3 Il piano per l'infrastruttura tecnologica 31

3.2.4 Supporto Manutenzione ed Internalizzazione 36

1. Inquadramento generale delle attività

1.1 Le attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria della Rete

RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura nazionale, provvede alla manutenzione di circa 16.700 km di linee ferroviarie, dei quali il 72%[1] circa elettrificati, su cui circolano in media, ogni giorno, oltre 9.000 treni.

La manutenzione rappresenta un processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura in cui uomini, mezzi e tecnologie sono costantemente impegnati a pianificare ed implementare azioni volte a mantenere o a riportare un'entità (un impianto, un'apparecchiatura - oggetto di manutenzione) in uno stato in cui possa eseguire la funzione richiesta, con l'obiettivo finale di garantire:

elevati standard di sicurezza della circolazione treni;

un servizio di qualità alle imprese ferroviarie mediante una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura.

Figura 1 – Rappresentazione grafica della rete per i gruppi linea del CdP-S



[1] Dato al 31/12/2021

Questo processo è applicato su un sistema infrastrutturale complesso, composto da numerosi elementi che coprono l'intero campo della tecnica, dal settore delle opere civili (ponti, gallerie, ecc.) al settore delle più sofisticate tecnologie (ERTMS, RBC, GSM-R, ecc.), con una distribuzione articolata che interessa l'intero territorio nazionale.

Tabella 1 – Consistenza oggetti infrastruttura ferroviaria nazionale

Settori	Consistenza oggetti	Settori	Consistenza oggetti
Corpo Stradale: Opere Civili ed armamento	~23.000 Ponti (*) per circa 800 Km	Impianti tecnologici: Sistemi di Segnalamento e Telecomunicazioni	~ 19.000 Km di Cavi Tradizionali
	~ 2.100 Gallerie per circa 1.560 Km		~ 4.300 Passaggi a Livello
	~24.500 Km di Binari		~ 23.600 Segnali
	~ 29.200 Deviatoi		~ 31.000 Manovre Deviatoi
			~ 54.000 Circuiti di Binario
			~ 782 Km di ERTMS
			Sistemi di trasmiss. analogica e digitale
			Sistemi di informazione al pubblico
Energia: Trazione Elettrica e SSE	~ 450 Km di Linee Primarie		
	~ 450 Sottostazioni		
	~ 1.400 Cabine		
	~ 4.300 Torri Faro		
	~ 12.000 Km di Linea Elettrificata		

(*) La categoria ricomprende "ponti" "sottovie" "viadotti" "cavalcavia"

RFI garantisce la disponibilità dell'infrastruttura in condizioni di sicurezza ed affidabilità attraverso interventi manutentivi di tipo:



"ordinario", finalizzati al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura, nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l'infrastruttura, e di primo intervento;

"straordinario", volti al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza;



"eccezionale", cioè non prevedibili in quanto associati ad eventi esterni alla ferrovia (calamità naturali, manifestazioni, furti, atti vandalici, ecc.)

La Manutenzione Ordinaria si compone dell'insieme di azioni di mantenimento poste in essere durante il ciclo di vita di un bene, che hanno la finalità di mantenere o riportare un'entità nello stato in cui possa eseguire la funzione richiesta senza incrementarne il valore patrimoniale. In sintesi le azioni sono volte a:

- mantenere l'integrità originaria del bene;
- mantenere o ripristinare l'efficienza dei beni;
- contenere il normale degrado d'uso;
- garantire la vita utile del bene;
- far fronte a eventi accidentali.

L'attività di Manutenzione Straordinaria è invece costituita da quella tipologia di interventi non ricorrenti volti al rinnovo/sostituzione, di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza.



Gli interventi di MS sono raggruppati secondo i seguenti sottosistemi in base alle caratteristiche:



Infrastruttura Fisica: interventi infrastrutturali all'armamento ad esempio sostituzione di binari, alle opere d'arte(ponti e gallerie), alla sede, alle stazioni, agli impianti, alla navigazione, ai mezzi d'opera, adeguamento agli obblighi di legge per l'eliminazione/adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti, anche sotto il profilo ambientale e altri asset funzionali all'esercizio ferroviario;

Infrastruttura Energetica: interventi infrastrutturali alla linea di contatto, alle Sotto Stazioni, alla luce e forza motrice ai mezzi d'opera e adeguamenti ad obblighi di legge per l'eliminazione/adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti, anche sotto il profilo ambientale;

Infrastruttura Tecnologica: interventi agli impianti tecnologici e di segnalamento, agli impianti di telecomunicazione e all'adeguamento degli stessi ad obblighi di legge per l'eliminazione/adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti, anche sotto il profilo ambientale;

Supporto Manutenzione ed Internalizzazione: acquisti di attrezzature relative alle attività di manutenzione (macchinari, attrezzature per il personale di linea, impianti di comunicazione ecc.) e aumento produttività ovvero interventi che per motivi tecnici, organizzativi ed economici vengono eseguiti con personale interno.

Le azioni manutentive perseguono i seguenti principali obiettivi:



incrementare il livello della sicurezza;

incrementare il livello qualitativo dei servizi forniti alla clientela;

elevare l'affidabilità ed efficienza delle infrastrutture ferroviarie esistenti;

elevare gli standard prestazionali delle infrastrutture ferroviarie esistenti;

uniformare gli standard prestazionali degli attuali impianti ferroviari.

In via più generale, gli interventi sono orientati non solo ad eliminare eventuali scostamenti degli enti infrastrutturali dalle funzionalità richieste, ma soprattutto a gestire il mantenimento in efficienza di un sistema "complesso". L'attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria infatti coinvolge e impatta su aspetti di grande rilevanza quali:

l'aspetto patrimoniale: perché è tenuta a preservare in condizioni ottimali gli impianti ferroviari ed il loro valore;

l'aspetto tecnologico: perché i sistemi innovativi richiedono un continuo impegno per garantirne efficienza e durata;

l'aspetto economico: perché contribuisce notevolmente al non decremento della ricchezza prodotta dall'azienda;

l'aspetto umano: perché impegna un significativo numero di esperti con elevati livelli di qualificazione e professionalità.

Tenendo conto di tutti questi aspetti si può affermare che investire in manutenzione significa migliorare l'efficienza e la produttività degli impianti al minimo costo globale.

L'attento mix d'interventi di manutenzione ordinaria e di rinnovo/sostituzione/adeguamento di singoli oggetti (la cosiddetta Manutenzione Straordinaria) consente di massimizzare la vita utile degli impianti complessi, ottimizzando cioè l'intervallo di tempo intercorrente tra l'investimento originario e la dismissione e rifacimento integrale dell'impianto. Per tale motivo la ricerca del corretto equilibrio e la sinergia in fase d'implementazione dei programmi d'intervento rappresentano aspetti fondamentali per ottimizzare l'efficacia e l'efficienza dell'azione manutentiva.

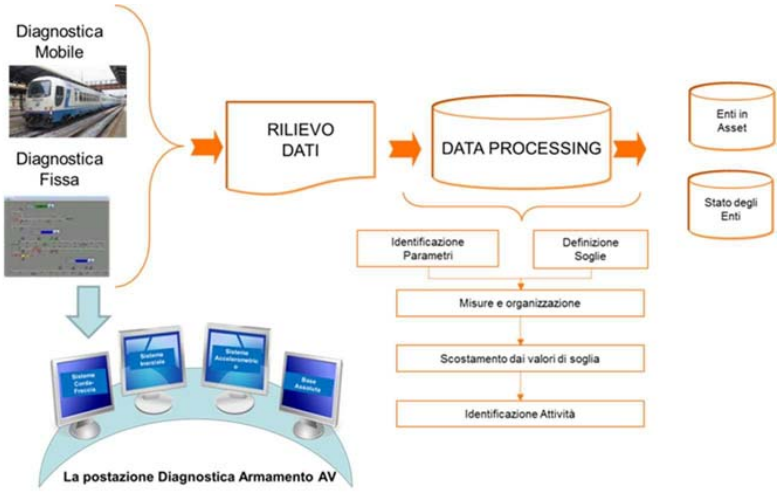
La fase di definizione delle azioni dei piani manutentivi è basata su:

attenta analisi di specifici indicatori di performance che forniscono i parametri di riferimento per garantire l'affidabilità delle diverse tipologie di impianti;

un costante e capillare monitoraggio dei beni della rete una sofisticata ed attenta attività di diagnostica che permette di verificare il differente grado di usura delle linee mediante un efficiente sistema informativo.

La diagnostica è uno strumento insostituibile per indirizzare la pianificazione degli interventi, grazie alla quale è possibile determinare lo "stato di salute" delle diverse componenti delle infrastrutture ferroviarie.

Figura 2 – Schema illustrativo della diagnostica



La diagnostica fissa viene attuata mediante l'applicazione stabile di dispositivi di misura su particolari enti dell'infrastruttura, in maniera da rilevare in continuo i parametri di funzionamento.

La diagnostica mobile viene attuata mediante rotabili attrezzati con sistemi di misura che transitano sulle linee rilevando i parametri significativi dell'infrastruttura; in particolare, i treni diagnostici di RFI monitorano tutti i parametri di funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria relativi al binario, alla linea di contatto, agli impianti di segnalamento ed alle telecomunicazioni, in maniera da indirizzare gli interventi manutentivi laddove tali parametri superano i livelli standard previsti.



L'attività di manutenzione svolta dal Gestore si realizza attraverso processi standardizzati, sia nella parte normativa sia nella parte di pianificazione per omogeneizzare i comportamenti dei manutentori sull'intero territorio, e mediante l'implementazione di differenti politiche manutentive:

Manutenzione correttiva: "La manutenzione eseguita a seguito della rilevazione di un'avaria e volta a riportare un'entità nello stato in cui essa possa eseguire una funzione richiesta" (UNI 9910);

Manutenzione preventiva (ciclica, predittiva e secondo condizione): "La manutenzione eseguita ad intervalli predeterminati o in accordo a criteri prescritti e volta a ridurre la probabilità di guasto o la degradazione del funzionamento di un'entità" (UNI 9910);

Manutenzione migliorativa/produttiva: "Insieme delle azioni di miglioramento o piccola modifica che non incrementano il valore patrimoniale dell'entità" (UNI 10147);

Manutenzione Straordinaria: "La manutenzione intrapresa volutamente allo scopo di migliorare l'affidabilità e/o potenziare l'infrastruttura mediante interventi che incrementano il valore patrimoniale".

Figura 3 – Le politiche manutentive



L'intero processo manutentivo è strutturato in quattro fasi:

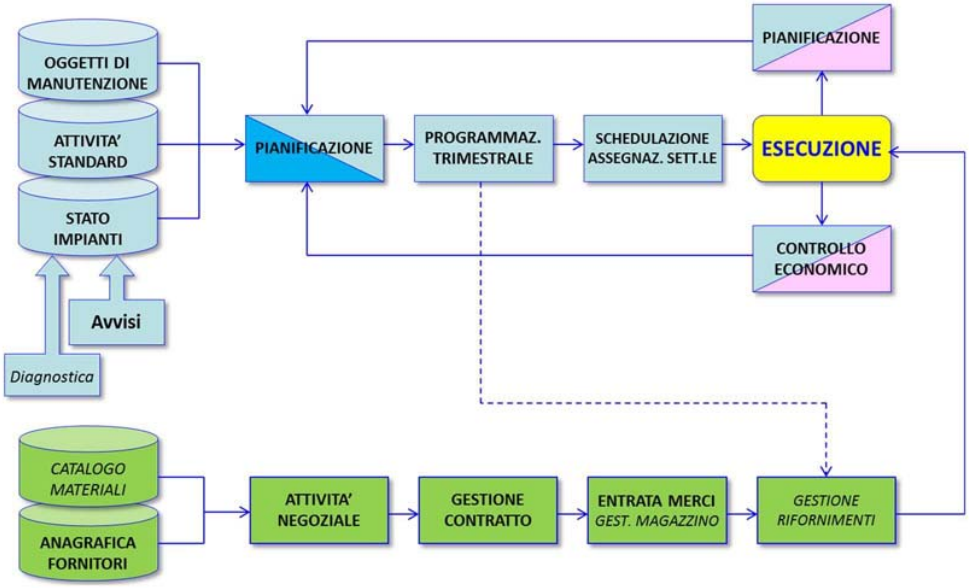
Pianificazione;

Programmazione;

Schedulazione;

Esecuzione.

Figura 4 – Il processo manutentivo



La pianificazione delle attività manutentive per l'integrazione con l'esercizio ferroviario richiede un complesso ed articolato processo di definizione da predisporre con necessario anticipo per ridurre eventuali disagi all'utenza e minimizzare i costi.



Il processo di Pianificazione è lo strumento indispensabile per raggiungere gli obiettivi e per armonizzare tutte le esigenze manutentive dell'infrastruttura, definendo le soluzioni ottimali e sostenibili, sia di carattere tecnico che economico.

Ai sensi della procedura aziendale in essere relativa a Pianificazione, programmazione e controllo delle attività di manutenzione in sintesi, la pianificazione delle attività manutentive dell'anno "*n*" viene elaborata nel corso dell'anno "*n-2*", nel periodo da gennaio a ottobre. Con il supporto del sistema informativo per la gestione delle attività manutentive (In.Rete2000), in funzione dell'infrastruttura gestita (oggetti di manutenzione), dei processi standardizzati (attività standard), della normativa e dello stato degli impianti (diagnostica fissa e mobile, analisi anormalità), viene definito il Piano di Manutenzione Ordinaria. Detto piano prevede, per politica manutentiva, le risorse (ore uomo, materiali, mezzi, indisponibilità e prestazioni esterne) necessarie al mantenimento in sicurezza dell'affidabilità e dell'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria.

Nel corso del 2019 è stato avviato, il progetto di revisione del processo di pianificazione della manutenzione straordinaria e parallelamente la revisione dei sistemi informativi di supporto al processo attraverso il progetto di *Rightsizing* del modulo "PS2" di In.Rete2000. L'approccio utilizzato nella definizione del nuovo processo mira a definire un piano di intervento con visibilità a 3+ anni, consentendo di:



introdurre maggiore standardizzazione e omogeneizzazione del processo tra DOIT, tramite graduatoria di interventi a livello nazionale;

utilizzare le risorse in modo più efficace ed efficiente tra le esigenze territoriali, tenendo conto delle priorità su scala nazionale;

garantire maggiore accuratezza tra gli interventi pianificati ed effettuati, tenendo conto del fabbisogno e della disponibilità di fattori produttivi.

Dai suddetti piani scaturisce il fabbisogno dei materiali da acquistare ed il fabbisogno di interruzioni e rallentamenti che verranno consolidati nello scenario tecnico propedeutico alla definizione dell'orario. La programmazione delle attività manutentive dell'anno *"n"* viene elaborata trimestralmente nel corso dell'anno, consolidando ed aggiornando alle nuove esigenze, quanto pianificato nell'anno *"n-2"* e consolidato nell'anno *"n-1"*. Con il supporto del sistema informativo, nel corso del trimestre precedente, viene consolidato l'elenco puntuale delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria da eseguirsi nel trimestre interessato, definendo puntualmente tutte le risorse (ore uomo, materiali, mezzi, indisponibilità e prestazioni esterne) necessarie.

Nel corso dell'anno la schedulazione delle attività manutentive programmate viene svolta settimanalmente, con il supporto del sistema informativo, assegnando puntualmente alle squadre di lavoro le attività da eseguire. Dall'esecuzione delle attività viene generato un *feedback* propedeutico al controllo tecnico ed economico delle attività che chiude l'intero processo.

2. Manutenzione Ordinaria

2.1 Attività Standard

La standardizzazione delle attività è fondamentale per omogeneizzare i comportamenti dei manutentori sull'intero territorio. Sulla base dell'esperienza positiva della storia manutentiva all'infrastruttura ferroviaria e attraverso il coinvolgimento di esperti manutentori, si è lavorato per:

rendere significativa l'operazione secondo finalità tecniche ed economiche;

facilitare i processi di pianificazione, programmazione, schedulazione e consuntivazione attraverso l'accorpamento delle operazioni.

Le attività Standard costituiscono la "normativa" di manutenzione e contengono gli elementi utili ai fini del processo di pianificazione. Per chiarezza si individua come:

normativa di manutenzione per ogni singola attività standard:

- ✓ la descrizione breve ed estesa dell'operazione/sotto-operazione;
- ✓ la periodicità di attuazione (pacchetto di manutenzione).

elementi di pianificazione, per ogni singola attività standard, tutti i dati utili per quantificare le risorse e i tempi per eseguire l'attività. I parametri che rispondono a tali caratteristiche, legati alle singole operazioni/sotto-operazioni, sono:

- ✓ N: numero delle risorse necessarie per compiere l'attività standard;
- ✓ Durata: ore per svolgere l'attività riferita alla risorsa unitaria. La durata dell'operazione va intesa come previsto dalle norme UNI il Tempo di manutenzione, cioè: "L'intervallo di tempo durante il quale un'azione di manutenzione è eseguita su un'entità o manualmente o automaticamente, includendo ritardi tecnici o ritardi logistici." (UNI 9910 191-08-01);
- ✓ Lavoro: ore di lavoro necessarie per compiere l'attività standard, si ottiene dal prodotto del N. per la Durata.

Le attività standard sono state realizzate, sulla base delle precedenti normative e sulla conoscenza tecnica di esperti manutentori, secondo le seguenti strategie manutentive:

attività di manutenzione preventiva ciclica: per queste attività si è cercato di individuare quell'insieme logico di apparecchiature che svolge una funzione ben determinata su cui elaborare tutta l'attività manutentiva;

attività derivante da obblighi di legge: queste attività derivano da leggi nazionali (legge 46/90, ecc.) e in quanto tali obbligatorie;

attività non cicliche: che possono essere previste ed utilizzate per tutte le politiche manutentive e possono essere effettuate sull'oggetto indipendentemente dalla politica manutentiva e dalla frequenza e, pianificabili come tali o modificabili secondo la necessità.

La manutenzione preventiva ciclica si scompone ulteriormente in:

visite e ispezioni: sono tutte quelle attività di controllo visivo effettuate ai diversi livelli dal personale manutentore che evidenziano lo stato di salute degli impianti; la complessità e la vastità dell'infrastruttura ferroviaria necessità sempre più di una sorveglianza attenta da parte di tutto il personale manutentore indipendentemente dalla specializzazione; queste

attività non potranno essere sostituite da apparecchiature di diagnostica perché gli elementi da valutare non possono prescindere dal controllo attento, anche se solo visivo, del manutentore.

verifiche e misure di legge: riguardano tutte quelle attività di misurazione e verifica imposte dalla legge che, anche se automatizzate, vanno certificate attraverso la compilazione di appositi modelli da parte di personale debitamente incaricato.

verifiche e misure per manutenzione: comprende le attività di misurazione strumentale che se automatizzate, possono essere immediatamente riassorbite come risorsa uomo. Il confine però tra verifiche e misure per manutenzione e le attività manutentive intrusive è spesso di difficile individuazione, soprattutto per le apparecchiature elettroniche di telecomunicazioni. In questo caso e in altri analoghi le attività manutentive intrusive, di scarso valore tecnico e/o di durata, vengono inglobate in tali attività.

cicli standard: attività cicliche intrusive (smontaggio, lubrificazione, test di funzionamento ecc.) a periodicità costante, che mirano a mantenere il buono stato di conservazione dell'oggetto. Le attività previste attualmente tengono conto del livello di diagnostica raggiunto, infatti per il settore armamento, dove è particolarmente sviluppata, l'impegno della risorsa uomo per questa politica è irrilevante.

2.2 Struttura delle attività standard e strategie di gestione delle attività

Le attività standard sono strutturate in Gruppo Cicli, Ciclo di lavoro, Operazione e Sotto-operazione. Ad un ciclo di lavoro è associata una strategia di manutenzione, che identifica il criterio di schedulazione delle varie operazioni descritte nel ciclo.

Sono previste due tipologie di strategie, su base temporale, che determinano:

il vincolo di esecuzione dell'attività in base alla programmazione effettuata dal sistema gestionale della manutenzione (InRete 2000), che si traduce indicando all'interno dell'apposito campo dei Cicli le seguenti codifiche:

- ✓ AC: strategia di manutenzione (generica). Questa strategia non vincola l'esecuzione alle date pianificate/programmate e quindi le stesse possono essere modificate da parte del Responsabile;
- ✓ AV: strategia di manutenzione legata a vincoli di legge. Quest'ultima vincola l'esecuzione alle date pianificate/programmate ed è utilizzata per gli adempimenti di legge;
- ✓ AS: strategia a data vincolata. Questa strategia ha l'obiettivo di distinguere quelle attività che, come per quelle gestite attraverso la strategia esistente "AV", dovranno essere effettuate nel rispetto delle modalità, delle frequenze e delle date previste. In particolare si è applicata tale strategia individuando tutte le attività più importanti da effettuarsi sugli oggetti connessi maggiormente alla sicurezza dell'esercizio. In particolare gli oggetti su cui dovranno essere effettuate le attività individuate con tale strategia sono quelli relativi all'armamento, alla sede ed al segnalamento.

la possibilità di riprogrammare l'attività da parte del Responsabile del Centro di Lavoro.

Figura 5 – Tabella Gruppo cicli

Cod.	Attività	Cod.	Specializzazione	Classe oggetto
L	Manutenzione ciclica – verifiche e misure di legge	P	Cicli contenenti almeno una attività che prevede l'intervento di più specializzazioni.	es: S34250 (interruttore)
V	Manutenzione ciclica – verifiche e misure per manutenzione	A	Cicli contenenti attività specialistiche Lavori (Armamento, Opere Civili e Opere d'arte)	
I	Manutenzione ciclica – visite e ispezioni.	B	Cicli contenenti attività specialistiche agli Acquedotti e agli impianti idrotermici.	
S	Manutenzione ciclica – ciclo standard	C	Cicli contenenti attività specialistiche IE (LP, TE, SSE e LFM.)	
T	Attività non cicliche	D	Cicli contenenti attività specialistiche IE (IS)	
		E	Cicli contenenti attività specialistiche IE (TLC)	
		F	Cicli contenenti attività specialistiche comuni a tutto il settore IE.	
		G	Cicli contenenti attività comuni a tutti i settori IE e Lavori.	

Di seguito vengono riportati sinteticamente, a titolo semplificativo, i concetti fondamentali relativi alle attività cicliche del settore armamento, che costituiscono l'input per tutta la manutenzione *"on condition"* (su condizione).

2.3 Le attività per settori d'intervento

L'evoluzione dei mezzi di controllo e dei sistemi informativi di diagnostica ha permesso il passaggio dalla manutenzione sistematica o ciclica, alla manutenzione *"on condition"*, cioè eseguita in relazione allo stato corrente dell'infrastruttura e alla sua effettiva esigenza di manutenzione. Pertanto, grazie all'attività diagnostica è possibile migliorare la gestione delle priorità e delle risorse, e anche valutare il tempo di vita residuo di un bene, così da prevenire i guasti e i degradi (manutenzione predittiva).

Al fine di garantire un controllo costante ed approfondito dello stato degli oggetti del settore dal quale possa scaturire una manutenzione mirata che punti, senza sprechi di risorse, alla prevenzione dell'avaria, si ritiene strategica tutta l'attività di vigilanza, verifiche e misure da eseguire ciclicamente.

Di seguito vengono riportati i principali oggetti manutenuti per garantire la sicura e regolare circolazione per settore di specializzazione.

Armamento ed opere civili

Visite e ispezioni: vigilanza della linea alle località e tratte e oggetti associati (Binari, Deviatoi, Sede, Opere d'arte, Ponti, Gallerie ecc.);

verifiche e misure di legge: ai mezzi d'opera e alle funi e catene

verifiche e misure per manutenzione: misure geometriche e difettosità del binario, Deviatoi, Opere d'arte, Gallerie, Ponti ecc. rilevabili anche dalla diagnostica fissa e mobile

cicli standard: tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (Binari, Deviatoi, Sede, Opere d'arte, Ponti, Gallerie ecc.) e la relativa componentistica

Trazione elettrica e SSE

Visite e ispezioni: vigilanza della linea agli oggetti tecnologici (Linea di contatto, Circuito di Protezione, Sottostazioni, Linee Primarie);

verifiche e misure di legge: ai mezzi d'opera, alle funi e catene e agli impianti di terra;

verifiche e misure per manutenzione: misure elettriche agli oggetti tecnologici (Linea di contatto, Circuito di Protezione, Sottostazioni, Linee Primarie);

cicli standard: tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (Linea di contatto, Circuito di Protezione, Sottostazioni, Linee Primarie) e la relativa componentistica.

Luce e forza motrice

Visite e ispezioni: vigilanza della linea agli oggetti tecnologici (Impianti elettrici, Cabine di trasformazione, Quadro, Impianti LFM in galleria, meccanismi speciali);

verifiche e misure di legge: ai mezzi d'opera, alle funi e catene e agli impianti di terra;

verifiche e misure per manutenzione: misure elettriche agli oggetti tecnologici (Impianti elettrici, Cabine di trasformazione, Quadro, Impianti LFM in galleria, meccanismi speciali);

cicli standard: tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (Impianti elettrici, Cabine di trasformazione, Quadro, Impianti LFM in galleria, meccanismi speciali) e la relativa componentistica.

Impianti e Segnalamento

Visite e ispezioni: vigilanza della linea agli oggetti tecnologici (apparecchiature per manovre deviatoi e PL, segnali, punti informativi, sistemi di distanziamento, apparati, Posto Centrale Comando e Controllo ecc.);

verifiche e misure di legge: ai mezzi d'opera, alle funi e catene e agli impianti di terra;

verifiche e misure per manutenzione: misure elettriche e geometriche agli oggetti tecnologici (apparecchiature per manovre deviatoi e PL, segnali, punti informativi, sistemi di distanziamento, apparati, Posto Centrale Comando e Controllo ecc.);

cicli standard: tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (apparecchiature per manovre deviatoi e PL, segnali, punti informativi, sistemi di distanziamento, apparati, Posto Centrale Comando e Controllo ecc.) e la relativa componentistica.

Telecomunicazioni

Visite e ispezioni: vigilanza della linea agli oggetti tecnologici (Nodi di Telecomunicazioni Centrali telefoniche e CED, Reti e apparecchiature collegate, Cavi di trasmissione, Impianti Radio Cavo, Sistemi di Informazione al Pubblico, Impianti GSM-R);

verifiche e misure di legge: ai mezzi d'opera, alle funi e catene e agli impianti di terra;

verifiche e misure per manutenzione: misure elettriche agli oggetti tecnologici (Impianti elettrici, Cabine di trasformazione, Quadro, Impianti LFM in galleria, meccanismi speciali);

cicli standard: tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (Nodi di Telecomunicazioni Centrali telefoniche e CED, Reti e apparecchiature collegate, Cavi di

trasmissione, Impianti Radio Cavo, Sistemi di Informazione al Pubblico, Impianti GSM-R) e la relativa componentistica.

Terminali e Servizi

Visite e ispezioni: ai Fabbricati e aree per l'accoglienza del viaggiatore (Marciapiedi, Pensiline, Illuminazione, servizi accessori, servizi igienici ecc.);

verifiche e misure di legge: agli ascensori, scale mobili, tappeti mobili ecc.;

verifiche e misure per manutenzione: misure elettriche agli oggetti (ascensori, scale mobili, tappeti mobili ecc);

cicli standard: tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (Marciapiedi, Pensiline, Illuminazione, servizi accessori, servizi igienici ecc.) e la relativa componentistica.

3. Manutenzione Straordinaria

3.1 Criteri Generali per la Pianificazione

Le linee guida emesse a livello centrale indirizzano le singole Direzioni Operative Infrastruttura Territoriali (DOI) alla corretta individuazione degli interventi di manutenzione straordinaria da effettuare. Le linee guida sono emesse tenendo conto, oltre che delle norme e delle disposizioni di legge vigenti, degli esiti derivanti da:

attività di Audit sulle Direzioni Operative Infrastruttura Territoriali da parte dell'ANSFISA;

attività di Audit effettuati da Direzione Audit e da parte di soggetti esterni alla società;

verifiche Ispettive Interne del SIGS;

andamento degli Indici di affidabilità e disponibilità;

andamento degli Indici di qualità di gestione dell'infrastruttura;

andamento degli Indici di *customer sactisfation* forniti dall'Osservatorio di mercato in termini di qualità percepita ed erogata.

In linea generale, le esigenze manutentive andranno definite:

nel rispetto dei livelli di sicurezza da garantire sull'intera rete;

sulla base della vita utile dell'infrastruttura, stimata in funzione del degrado dovuto all'uso (treni giorno), dei materiali impiegati, dei cicli manutentivi, dell'ammodernamento e del miglioramento;

sulla base dello stato degli impianti definito dalle analisi dei parametri misurati dalla diagnostica fissa e mobile e dall'andamento delle anormalità;

considerando esigenze di forza maggiore, obblighi di legge, prescrizioni, ecc..

in coerenza con i livelli di affidabilità e disponibilità previsti nel CdP-Servizi.

per massimizzare l'utilizzo dei mezzi di lavoro;

per ottimizzare la gestione dei materiali.

A tale scopo le Linee Guida, in quanto insieme di raccomandazioni sviluppate sistematicamente sulla base di conoscenze continuamente aggiornate e verificate, regolano il processo di Pianificazione della attività di manutenzione, definendo, in tempo utile e secondo il calendario aziendale, le risorse necessarie per eseguire detti interventi.

Nel pianificare gli interventi si tiene inoltre conto delle seguenti direttive:

L'intervento deve riguardare interventi cantierabili per l'anno cui si riferisce la pianificazione, ovvero quelli per i quali sia disponibile la progettazione (definitiva/esecutiva) e i necessari nulla osta/benestare.

I lavori con durata di esecuzione in più anni devono essere pianificati per fasi funzionali, possibilmente coincidenti con le pianificazioni annuali.

3.2 I sottosistemi ed i programmi della Manutenzione Straordinaria

L'Infrastruttura Ferroviaria richiede continui interventi di potenziamento e rinnovo per migliorare le sue prestazioni in termini di disponibilità, affidabilità e sicurezza. Un'infrastruttura critica come quella ferroviaria è resiliente se è possibile controllarne l'usura e la vetustà, diagnosticarne sistematicamente il comportamento funzionale e se è sistematicamente manutenibile. La manutenibilità di un'infrastruttura deve essere continuamente salvaguardata combattendo anche l'obsolescenza di apparecchiature ed impianti.

I sotto-sistemi della manutenzione straordinaria con i relativi programmi d'intervento sono sinteticamente sintetizzati nella tabella seguente.

Sottosistema/ ambito d'intervento	Programmi
Infrastruttura Fisica	Armamento
	Opere d'arte
	Sede
	Obblighi di legge
	Mezzi d'opera
	MS Stazioni
	MS Navigazione
	Altri asset
Infrastruttura Energetica	Linea di Contatto
	Luce e Forza Motrice
	Sotto Stazioni Elettriche (SSE)
	Obblighi di legge
	Mezzi d'opera
Infrastruttura Tecnologica	Impianti di Sicurezza e Segnalamento
	Impianti di Telecomunicazione
	Obblighi di legge
Supporto Manutenzione ed Internalizzazione	Aumento di Produttività
	Acquisti a Rimpiazzo

3.2.1 L'infrastruttura fisica

Armamento

Sull'intera rete sono presenti circa 27 mila Km di binario (di cui 24.000 di corsa) e circa 30 mila deviatoi (di cui 13.000 sui binari di corsa).

In linea generale le attivitàdi manutenzione straordinaria relative all'armamento riguardano per la parte di Manutenzione Sistematica:

Livellamento binari e/o deviatoi;

Revisione generale binari e/o deviatoi;

Ricambio saltuario a sé stante di traverse/traversoni in legno o cap;

Ri-lavorazioni in corrispondenza delle traverse/traversoni in legno;

Rincalzatura a sé stante delle giunzioni;

Sostituzione parti di scambio (telaio aghi, coppie ago-contrago, cuore, rotaia unita alla controrotaia, ecc….), correzione quote deviatoi;

Trasporti materiali d'armamento;

Scarico/carico materiali d'armamento;

Costruzione e demolizione di brevi tratti di binario;

Spostamento trasversale a sé stante di binari e scambi;

Alzamento a sé stante di binari e scambi;

Ricambio a sé stante di rotaie;

Regolazione a sé stante di l.r.s.;

Lavori di demolizione e ricostruzione PL, passaggi a raso, paraurti, ecc..;

Saldature di rotaie alluminotermiche e/o elettriche a scintillio, apporti di metallo;

Inserimento spezzoni di rotaia, serraglie e g.i.i.;

Realizzazione "fasci di rotaia" per sostegno binario;

Picchettazione delle curve e dei traguardi di riferimento delle l.r.s.;

Regolarizzazione banchine, ripristino sentieri pedonali, decespugliamento, spurgo e pulizia cunette;

Ricambio legnami e rotaie su travate metalliche;

Rinnovamento o costruzione deviatoi con montaggio in opera, ovvero montaggio fuori opera e successivo varo;

Risanamento puntuale della massicciata;

Risanamento massicciata di brevi tratti di binario ed eventuale scudatura del piano di piattaforma;

Molatura delle rotaie;

Eventuali ulteriori lavorazioni accessorie e di completamento ovvero propedeutiche ai lavori d'armamento, controlli a titolo sperimentale ad ultrasuoni delle saldature (alluminotermiche e a scintillio) di nuova realizzazione e di rilievo deviatoi di nuova posa mediante "Carrellino Automatizzato Misure CAM", nonché lavori al corpo stradale e varianti di tracciato come meglio specificate nei singoli contratti applicativi.

Per la parte di Rinnovi all'armamento:

Rinnovamento di binario a sé stante, ovvero, con contemporaneo risanamento della massicciata mediante vagliatura o asportazione totale con eventuale scudatura del piano di piattaforma;

Sostituzione totale delle traverse a sé stante, ovvero con contemporaneo risanamento della massicciata mediante vagliatura o asportazione totale con eventuale scudatura del piano di piattaforma;

Risanamento della massicciata a sé stante, mediante vagliatura o asportazione totale con eventuale scudatura del piano di piattaforma, ovvero con eventuale ricambio saltuario di traverse ovvero con

eventuale ricambio di rotaie;

Rinnovamento o costruzione deviatoi con montaggio in opera, ovvero montaggio fuori opera e successivo varo;

Costruzione di binario;

Molatura del binario;

Eventuali ulteriori lavorazioni accessorie e di completamento ovvero propedeutiche ai lavori d'armamento, controlli a titolo sperimentale ad ultrasuoni delle saldature (alluminotermiche e a scintillio) di nuova realizzazione e di rilievo deviatoi di nuova posa mediante "Carrellino

Automatizzato Misure CAM", nonché lavori al corpo stradale e varianti di tracciato come meglio specificate nei singoli contratti applicativi.

Il programma comprende anche 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.

Oltre a quanto già previsto dalle attività di manutenzione straordinaria sopraripportate, saranno pianificati gli ulteriori interventi che si riferiscono a piani straordinari avviati nel corso degli ultimi anni e a nuove tecnologie intervenute nel settore dell'armamento ritenuti strategici per l'upgrade della rete di RFI:

Piano di sostituzione deviatoi a tangente 0,022 con deviatoi a tangente 0,040 sulle linee AV/AC;

Piano straordinario di controllo e sostituzione di giunti isolanti incollati con giunti isolanti incollati dotati di DCGM sui Binari di Corsa dell'intera rete;

Posa traversoni in c.a.p. con tappetino USP su Apparecchi del Binario (AdB) che si trovino in particolari condizioni di ballast sottotraversa tali da provocare eccessiva rigidità al telaio dell'AdB;

Posa sperimentale del binario senza massicciata per lavori di rinnovo in galleria;

Inserimento di apparecchi di dilatazione per travate metalliche con luce di espansione (Le) superiore a 75 m e/o rinnovo degli apparecchi di dilatazione esistenti con apparecchi di dilatazione di nuova generazione.

Sui circa 30.000 deviatoi presenti sulla rete circa 12.000 attualmente risultano posati su traverse in legno. Parte di quest'ultima infrastruttura interessa linee secondarie per le quali si ipotizzava la chiusura che però non è avvenuta e non avverrà nel medio periodo.

L'attuale quadro normativo prevede l'eliminazione, nei limiti del tecnicamente ed economicamente conveniente, dell'uso del legno e la generalizzazione dell'uso di traverse e traversoni in cemento armato precompresso, estensione della lunga rotaia saldata con il generalizzato inserimento in lunga rotaia saldata degli scambi e l'uso di componentistica di tipo innovativo negli apparecchi del binario.

A quanto sopra indicato, si aggiungono gli interventi riguardanti prioritariamente tutte le situazioni di obsolescenza dell'armamento che presentano rischi per la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Nello specifico rientrano il rinnovamento dei binari di corsa (BC) e degli scambi posti su di essi ormai obsoleti, giunti alla fine della vita tecnica.

Gli interventi consistono in:

adeguamento di binari e deviatoi posati su traverse in legno;

adeguamento dei binari di corsa e deviatoi giunti alla fine della vita tecnica.

La priorità di intervento è stata determinata tenendo conto della vetustà, del tipo di armamento e dei volumi di traffico delle linee.

L'utilizzo di traverse in cemento armato precompresso (cap) e l'adeguamento ai nuovi standard RFI permette di migliorare la qualità del binario, di incrementare l'utilizzo dell'infrastruttura e limitare le attività di manutenzione garantendo alti standard qualitativi del binario.

Nella scelta dei materiali da utilizzare negli interventi di adeguamento verranno seguiti gli Standard dei materiali di Armamento di RFI in funzione della tipologia di linea in cui si dovrà intervenire.

Le rotaie saranno del tipo 60E1 R260 e le traverse saranno in cap con utilizzo di pietrisco tenace di 1^ categoria.

Le nuove rotaie sono dotate di innovativi Dispositivi Controllo Giunto Meccanico (DCGM), nonché di tre traverse speciali per giunti isolanti incollati.

L'ulteriore implementazione di tali dispositivi che hanno lo scopo primario di monitorare preventivamente da remoto gli spostamenti delle due testate della rotaia in corrispondenza dei giunti, in modo da programmare una manutenzione predittiva e quindi eliminare le rotture improvvise, non sono previste nell'ambito del presente programma.

Le tre traverse speciali inoltre rappresentano un ulteriore elemento di robustezza e quindi di efficientamento manutentivo dei giunti.

In occasione di tali interventi verranno ripristinati i canali di deflusso delle acque meteoriche al fine di garantire un miglioramento della durabilità dell'infrastruttura ferroviaria.

Protezione della Sede da Eventi Avversi

Nell'intera rete di RFI sono presenti circa 16.700 km di linea, sia convenzionali che AV/AC. Tali linee sono potenzialmente oggetto di eventi avversi che possono coinvolgere anche la vegetazione nelle aree limitrofe alla sede ferroviaria, con possibili pesanti ricadute sia in termini di regolarità che di sicurezza dell'esercizio. Infatti, la presenza di vegetazione in prossimità dei binari, oltre ad impedire ad esempio la visibilità dei segnali, può costituire un punto di innesco o di propagazione di incendi, nonché ingombrare la sagoma di libero transito dei treni, ad esempio a seguito della caduta di alberi o rami sia per forte vento che in caso di neve. Tali eventi causano inoltre cospicui costi relativi al ripristino della rete di RFI a seguito dei danni subiti.

Per il perseguimento di tali finalità si è manifestata l'esigenza di aumentare i franchi di sicurezza dalla sagoma, dai binari, dalla sede dai suoi enti, liberi da alberi e /o rami potenzialmente pericolosi (soprattutto in caso di condizioni di meteo avverse quali forte vento o neve) e tali da ridurre i potenziali punti di innesco e di propagazione di incendi (creazione di una "barriera tagliafuoco"). Tali esigenze si traducono operativamente nell'allargamento della fascia di rispetto entro cui provvedere alla completa rimozione della vegetazione arborea, arbustiva ed erbacea e nel rispetto di uno standard maggiormente restrittivo sia nelle tratte di linea che nei piazzali ferroviari.

Questo ha l'obiettivo di ridurre le conseguenze degli eventi avversi causati dalla presenza della vegetazione nelle aree più prossime alle linee ferroviarie, aumentando così il livello di sicurezza dell'esercizio, riducendo parimenti le perturbazioni alla regolarità della circolazione nonché gli effetti negativi sulla durabilità degli impianti e del patrimonio danneggiati con le conseguenti ripercussioni economiche per il relativo ripristino.

Il programma prevede i seguenti tipi di intervento:

- l'allargamento della cosiddetta "fascia di rispetto" a 5 m dal lembo interno della rotaia più esterna;
- il rispetto di uno standard maggiormente restrittivo sia nelle tratte di linea che nei piazzali ferroviari.

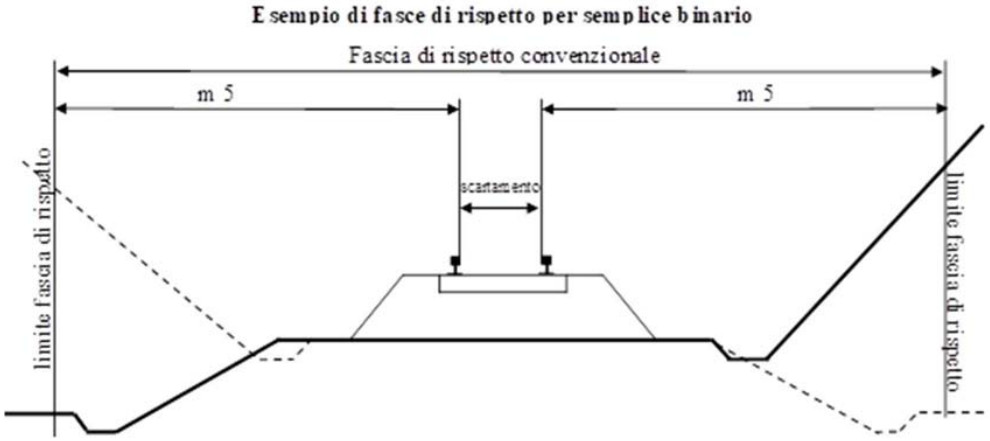
Lo standard attuale prevede l'eliminazione del 100% della vegetazione di tipo arboreo (alberi) e l'eliminazione 90% della vegetazione di tipo erbaceo-arbustivo all'interno della fascia di rispetto lungo le tratte mentre non è fissato uno specifico standard per i piazzali ferroviari

Il nuovo standard prevede invece l'eliminazione del 100% della vegetazione sia di tipo arboreo che di tipo erbaceo-arbustivo all'interno della fascia di rispetto, sia sulle tratte che nei piazzali ferroviari,

introducendo inoltre un limite massimo all'altezza ammissibile per le infestanti erbacee-arbustive pari a 10 cm.

La pianificazione di tali interventi terrà conto della priorità nelle linee/tratte/piazzali in cui si riscontrano le situazioni potenzialmente più pericolose anche in relazione ad eventi già occorsi nel passato, nonché dell'importanza delle linee e del relativo volume di traffico circolante.

Di seguito si fornisce un esempio grafico della fascia di rispetto nel caso di linea a semplice binario:



Opere d'Arte

Gallerie, Ponti ed alle altre opere d'arte del Corpo Stradale

La Rete Ferroviaria Italiana consta di 2.100 gallerie di cui circa 1.600 gallerie in esercizio hanno lunghezza pari o superiore a 100 m, per un'estensione complessiva di circa 1.500 km. A queste si aggiungono circa 400 gallerie in esercizio di lunghezza inferiore a 100 m e oltre 100 gallerie insistenti su linee con circolazione ferroviaria attualmente sospesa e potenzialmente riattivabili all'esercizio.

Tutte le gallerie ferroviarie sono oggetto di vigilanza linea, di visite periodiche di controllo ordinarie annuali e di visite straordinarie laddove necessario.

In sede di visita generale alle opere d'arte da parte dell'operatore demandato al controllo, viene assegnato un giudizio (codice giudizio).

Ciascun giudizio è associato ad un codice numerico, che ne identifica la gravità. I giudizi hanno una gravità crescente al crescere del valore di tale codice. La gravità di un giudizio è ovviamente funzione dell'entità degli ammaloramenti che interessano l'opera ispezionata"

Gran parte delle gallerie costituenti il patrimonio di RFI è caratterizzata da vetustà; infatti il 75% delle gallerie ha oltre 50 anni (avendo anno di costruzione antecedente al 1970) di cui circa 1.000 hanno quasi 120 anni, essendo state realizzate prima del 1900.

Il 66,5% di gallerie ha il rivestimento in muratura (di mattoni, pietrame, mista ecc.), che è la tecnica costruttiva maggiormente utilizzata fino agli anni '60-'70, il 27% in calcestruzzo, il restante 6,5% include sia le gallerie non rivestite, che altre eventuali tipologie di rivestimento.

Gli interventi sono finalizzati a contrastare il normale fenomeno dell'invecchiamento dell'infrastruttura riducendo gli ammaloramenti ed i degradi progressivi sulle opere, in particolare quelle più vetuste realizzate anche più di 80-100 anni fa.

Si evidenzia come gli ammaloramenti delle gallerie, in particolare nei rivestimenti, e la conseguente possibile infiltrazione delle acque, oltre ad accelerare il processo di degrado dell'opera stessa (riducendone quindi la vita residua e aumentandone i costi di gestione) possono avere impatti anche sullo stato di conservazione degli enti della sede; a titolo esemplificativo, la presenza di infiltrazioni può essere concausa del progressivo inquinamento della massicciata e della corrosione delle rotaie e comportare potenzialmente conseguenze negative sulla qualità geometrica del binario e sulla sicurezza dell'armamento ferroviario.

In aggiunta a quanto sopra esposto, è necessario ridurre e contrastare l'evoluzione di ammaloramenti strutturali, quali ad esempio lesioni o fessurazioni, che potrebbero comportare o che comportano alterazioni alla regolarità della circolazione (riduzioni di velocità e /o di percorribilità di sagome).

Si prevedono i seguenti tipi di intervento:

- Interventi strutturali coinvolgenti le volte, i piedritti delle gallerie, le nicchie, i relativi rivestimenti, consistenti principalmente in consolidamenti, risanamenti conservativi, ripristini, rinforzi strutturali, ivi compresi gli interventi di cuci-scuci delle lesioni o per il ripristino dell'allettamento delle murature, di posa di centinature e l'infissione di tiranti e chiodature;
- Interventi strutturali coinvolgenti l'arco rovescio consistenti principalmente nella sua creazione, rifacimento, rinforzo o consolidamento;
- Interventi di eliminazione degli stillicidi, di ripristino funzionale di parti di impermeabilizzazione deteriorata, nonché interventi di rifacimento /creazione/ sistemazione di opere atte alla regimentazione delle acque anche all'esterno delle gallerie

(fossi di guardia e canalizzazione delle acque, drenaggi interni ed esterni alle gallerie per l'abbattimento del livello piezometrico e delle pressioni interstiziali);

Sistemazione di aree esterne alla galleria ed interferenti direttamente con la stabilità delle gallerie, quali ad esempio i muri d'ala agli imbocchi ed i portali;

Interventi volti a garantire la stabilità globale delle gallerie (ad esempio nei confronti di eventuali fenomeni da dissesto idrogeologico, quali versanti in frana in cui o in prossimità dei quali si sviluppano le gallerie).

Sono contemplati anche il ricorso all'effettuazione di monitoraggi o rilievi preliminari, propedeutici o funzionali a tali interventi.

L'ambito di intervento riguarda sia le linee in esercizio, appartenenti sia alla rete convenzionale che alla rete AV/AC ricadenti nelle giurisdizioni delle 15 direzioni territoriali di RFI, sia le linee con circolazione ferroviaria attualmente sospesa ma per le quali è comunque onere di RFI l'espletamento di visite periodiche ordinarie, in virtù di una loro potenziale riattivabilità all'esercizio ferroviario. Le opere sulle linee temporaneamente sospese all'esercizio, infatti, necessitano di controlli e potenziali interventi, in analogia alle opere in esercizio, in modo da consentirne una rapida riapertura qualora se ne denoti la necessità.

Gli interventi suddetti sono volti a ripristinare la piena efficienza e la funzionalità delle gallerie permettendo conseguentemente di incrementare sia il livello di sicurezza sia a ridurre le perturbazioni alla regolarità della circolazione (permettendo, ad esempio, la rimozione di riduzioni precauzionali di velocità o di transito sagome imposte).

La pianificazione di tali interventi terrà conto delle priorità assegnate in relazione al valore del codice di giudizio, la vetustà, le caratteristiche geometriche, i materiali di costruzione dell'opera nonché dell'importanza delle linee e del relativo volume di traffico circolante (treni/giorno).

Si tratta di interventi che permettono di aumentare il livello di sicurezza dell'infrastruttura agendo prevalentemente su componenti strutturali delle opere o parte di esse nel rispetto delle più recenti e restrittive Norme Tecniche di Costruzione e Manuali di Progettazione di RFI. Gli interventi sono quindi finalizzati all'aumento della vita tecnica anche attraverso il rinnovo stesso delle opere o parti di opera esistenti che, in alcuni casi, sono prossime al raggiungimento del limite di vita utile.

Trattandosi di interventi che permetteranno di ridurre gli effetti legati al progressivo invecchiamento/degrado dell'infrastruttura contribuiscono conseguentemente al mantenimento in efficienza della stessa.

Relativamente alle Opere d'arte Rete Ferroviaria Italiana consta di circa 19.000 opere principali genericamente definibili "ponti" aventi luce superiore a 3 m (per un'estensione complessiva di circa 570 km di linea). Tali opere si suddividono nello specifico in circa 8.000 ponti, circa1.600 viadotti e circa 9.000 sottovia/sottopassi. Tali opere sono ulteriormente suddivise in diverse tipologie in funzione della tipologia di struttura e del materiale: ad arco in muratura (36%), in acciaio o in acciaio/calcestruzzo (9%), in calcestruzzo armato e calcestruzzo armato precompresso (40%) e ponti scatolari in c.a. (15%).

L'età media dei ponti di cui sopra di proprietà o in gestione a RFI è di circa 90 anni e circa il 65% sono stati costruiti prima del 1970 ed hanno quasi 50 anni ma addirittura oltre 10.000 di questi sono stati realizzate prima del 1900 e quindi hanno quasi 120 anni.

Gli interventi sono finalizzati a contrastare il normale fenomeno dell'invecchiamento dell'infrastruttura riducendo gli ammaloramenti ed i degradi progressivi sulle opere, in particolare quelle più vetuste realizzate anche più di 50 anni fa.

I degradi maggiormente diffusi sono correlati ad un fisiologico deterioramento delle impermeabilizzazioni che causano infiltrazioni delle acque che accelerano il processo di degrado dell'opera stessa (riducendone quindi la vita residua e aumentandone i costi di gestione). Tale fenomeno è accentuato nei casi di concomitante presenza di lesioni o fessure che possono velocizzare l'evoluzione del degrado.

La vetustà delle opere ed il conseguente fisiologico degrado possono generare la necessità di intervenire con forti interventi di ripristino o sostituzione interamente l'opera o parti della stessa (impalcato, appoggi, ecc).

In aggiunta ai degradi diretti alle strutture, vi sono gli ammaloramenti indiretti (ed esempio gli scalzamenti delle pile in alveo o fenomeni di dissesto interessanti le aree limitrofe o su cui insiste l'opera stessa).

Gli interventi sono necessari anche a ridurre e contrastare l'evoluzione di ammaloramenti strutturali che potrebbero comportare o che comportano alterazioni alla regolarità della circolazione (riduzioni di velocità e /o di carico).

Si evidenzia come le opere d'arte principali (ponti, viadotti, sottovia) siano sottoposte ad un ciclo di visita periodico mirato che, in aggiunta alle visite ordinarie annuali, prevede ogni 3 anni l'espletamento di visite con sistemi di Bridge Management System ed ogni 6 anni l'espletamento di visite maggiormente approfondite, a distanza di contatto e a cura di ingegneri strutturisti abilitati secondo le diposizioni di RFI.

Si prevedono i seguenti tipi di intervento:

- Interventi strutturali coinvolgenti le strutture orizzontali, compresi i relativi rivestimenti, consistenti principalmente in consolidamenti, risanamenti conservativi, ripristini, rinforzi strutturali, ivi compresi gli interventi di cuci-scuci delle lesioni o per il ripristino dell'allettamento delle murature, di posa di centinature e l'infissione di tiranti e chiodature, sostituzione di appoggi nonché opere di demolizione e ricostruzione completa o di sostituzione degli impalcati;
- Interventi strutturali coinvolgenti le strutture verticali, compresi i relativi rivestimenti, le relative fondazioni, rivestimenti, consistenti principalmente in consolidamenti, risanamenti conservativi, ripristini, rinforzi strutturali, ivi compresi gli interventi di cuci-scuci delle lesioni o per il ripristino dell'allettamento delle murature, l'infissione di tiranti e chiodature ed il ripristino dei rostri;
- Interventi di eliminazione di percolazioni, di ripristino funzionale di parti di impermeabilizzazione deteriorata, nonché interventi di rifacimento /creazione/ sistemazione di opere atte alla regimentazione delle acque e di opere di protezione fluviale (briglie, sottofondazioni, opere di difesa spondale ecc.) o per l'ottemperanza alle prescrizioni delle Autorità di Bacino (ad es. per aumentare la compatibilità idraulica);
- Sistemazione di approccio o a corredo dell'opera d'arte ed interferenti direttamente con la stabilità quali ad esempio i muri d'ala o andatori e rilevati di approccio.

Sono contemplati anche il ricorso all'effettuazione di monitoraggi o rilievi preliminari, propedeutici o funzionali a tali interventi.

Gli interventi suddetti sono volti a ripristinare la piena efficienza e la funzionalità delle opere permettendo conseguentemente di incrementare sia il livello di sicurezza sia a ridurre le perturbazioni alla regolarità della circolazione (permettendo, ad esempio, la rimozione di riduzioni di velocità e/o le limitazioni di carico eventualmente imposte).

La pianificazione di tali interventi terrà conto delle priorità assegnate in relazione al valore del codice di giudizio, la vetustà, le caratteristiche geometriche, i materiali di costruzione dell'opera nonché dell'importanza delle linee e del relativo volume di traffico circolante (treni/giorno).

L'ambito di intervento riguarda sia le linee in esercizio, appartenenti sia alla rete convenzionale che alla rete AV/AC ricadenti nelle giurisdizioni delle 15 direzioni territoriali di RFI, sia le linee con circolazione ferroviaria attualmente sospesa ma per le quali è comunque onere di RFI l'espletamento di visite periodiche ordinarie, in virtù di una loro potenziale riattivabilità all'esercizio ferroviario. Le opere sulle linee temporaneamente sospese all'esercizio, infatti, necessitano di controlli e potenziali interventi, in analogia alle opere in esercizio, in modo da consentirne una rapida riapertura qualora se ne denoti la necessità.

Si tratta di interventi che permettono di aumentare il livello di sicurezza dell'infrastruttura agendo prevalentemente su componenti strutturali delle opere o parte di esse nel rispetto delle più recenti e restrittive Norme Tecniche di Costruzione e Manuali di Progettazione di RFI. Gli interventi sono quindi finalizzati all'aumento della vita tecnica anche attraverso il rinnovo stesso delle opere o parti di opera esistenti che, in alcuni casi, sono prossime al raggiungimento del limite di vita utile.

Trattandosi di interventi che permetteranno di ridurre gli effetti legati al progressivo invecchiamento/degrado dell'infrastruttura contribuiscono conseguentemente al mantenimento in efficienza della stessa.

Gli interventi di consolidamento interessano anche le opere d'arte non ricadenti nelle precedenti classi. La Rete Ferroviaria Italiana consta di circa 67.000 altre opere d'arte. Tali opere si suddividono nello specifico in circa 1.900 barriere antirumore, circa 19.000 muri/dune, circa 43.700 ponticelli/tombini/sifoni/cunicoli e le restanti in scogliere, rivestimenti di parete di sede ferroviaria, pozzi, opere paramassi/paravalanghe e sistemazioni idrauliche.

Con la nota RFI-AD\PEC\P\2018\1293 del 29/08/2018 "Monitoraggio dello stato di conservazione delle opere" RFI ha individuato e comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un elenco di opere tra ponti sottovia e viadotti per i quali, sulla base delle visite di controllo effettuate ai ponti e alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria, sono programmati in via prioritaria gli interventi di manutenzione straordinaria. L'elenco delle opere principali (Ponti-Viadotti-Sottovia in esercizio e fuori esercizio) che richiedono interventi prioritari (con codice di giudizio maggiore o uguale di 60), viene costantemente aggiornato in ragione del fisiologico degrado che le opere subiscono con il passare del tempo e che viene particolarmente evidenziato dalla prosecuzione delle visite generali.

Stazioni

Nell'intera rete sono presenti circa 2.200 stazioni/fermate attive e 500 considerate attivabili, che complessivamente registrano il transito giornaliero di oltre 2 milioni di passeggieri.

Nello specifico RFI garantisce la sicurezza e la funzionalità delle stazioni e delle fermate esistenti, nonché degli immobili strumentali e non strumentali all'esercizio ferroviario.

Per loro natura, le stazioni, costituiscono un forte elemento di cesura del territorio, con ricadute sul piano urbanistico nelle aree ad esse limitrofe. L'età media delle stazioni ferroviarie è superiore ai 100 anni.

Le stazioni ferroviarie, che in tutte le sue parti (marciapiedi, pensiline, sottopassi, sovrappassi, aree antistanti, fabbricati viaggiatori o fabbricati annessi), necessitano interventi di manutenzione straordinaria e adeguamento agli obblighi di legge, volti principalmente al mantenimento del decoro e degli standard di sicurezza, e che consente ad RFI di assolvere alle funzioni tipiche del proprietario, al fine di garantire la tutela, la custodia e la gestione tecnica dell'asset.

La finalità è la sostituzione di parti della stazione ferroviaria, tramite interventi mirati e puntuali.

Gli interventi consistono in:

impermeabilizzazioni o rifacimento delle coperture;

rifacimento degli intonaci;

sostituzione degli infissi;

riparazione delle pavimentazioni;

rifacimento dei servizi igienici;

bonifiche per la presenza di materiali contenenti amianto;

adeguamento degli impianti traslo-elevatori per la messa in servizio pubblico e upgrading alle norme UNI di settore in occasione delle revisioni generali;

adeguamenti degli impianti civili di stazioni e predisposizione per la remotizzazione;

manutenzione e upgrading dei carrelli elevatori PRM necessari a garantire l'accessibilità della clientela PRM da banchina ferroviaria sui convogli;

adeguamento degli impianti elettrici e certificazione dei quadri elettrici;

adeguamento degli impianti termici e meccanici, antincendio;

adeguamento degli scarichi fognari;

adeguamento dei PGE.

A quanto sopra indicato, si aggiungono gli interventi riguardanti prioritariamente tutte le situazioni di obsolescenza puntuale delle strutture (ad es. rifacimento marciapiani, cornicioni, consolidamenti di solai, ecc.) che presentano rischi per i viaggiatori.

La priorità di intervento è stata determinata tenendo conto dello stato delle stazioni, della tipologia e dei volumi di frequentazione.

Nella scelta dei materiali da utilizzare negli interventi di adeguamento verranno seguiti gli Standard dei materiali di RFI in funzione della tipologia di stazione in cui si dovrà intervenire, e laddove la stazione sia soggetta a vincoli o verifiche di interesse storico-culturale, in accordo con le prescrizioni degli Enti.

Si tratta di interventi che permettono di aumentare il livello di qualità dell'infrastruttura agendo prevalentemente su componenti strutturali delle opere o parte di esse nel rispetto delle più recenti Norme Tecniche di Costruzione e Manuali di Progettazione di RFI.

Inoltre, trattandosi di interventi che permetteranno di ridurre gli effetti legati al progressivo invecchiamento/degrado dell'infrastruttura contribuiscono conseguentemente al mantenimento in efficienza della stessa.

Navigazione

Rete Ferroviaria Italiana gestisce, oltre all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale lungo tutta la penisola, anche i servizi di collegamento via mare con la Sicilia e la Sardegna garantendo la continuità territoriale dei servizi ferroviari stessi.

Flotta

Per il trasporto ferroviario, oggi, RFI dispone di una flotta composta da 4 navi Villa, Scilla e Messina a cui si è recentemente aggiunta la Iginia, varata a marzo 2022. Si rappresenta che la nave Logudoro, attualmente in sosta non operativa, è in fase di dismissione.

La flotta di RFI (già FS), da oltre un secolo sostanzialmente assolve all'incarico che il Ministero ha dato alle ferrovie: quello, cioè, di stabilire la continuità territoriale tra il continente e la Sicilia.

Le navi di RFI sono vere e proprie infrastrutture, intese come "il naturale prolungamento dei binari sull'acqua". Si tratta infatti di navi particolari, non solo per il tipo di mezzi trasportati (ogni unità è dotata di 4 binari ed è in grado di ospitare indifferentemente convogli merci e passeggeri fino ad una capacità massima di 900 persone), ma anche per le infrastrutture portuali (ponti mobili di circa 30 metri azionati da sistemi idraulici) che garantiscono il perfetto allineamento dei binari e interagiscono da un punto di vista operativo con questi *rail* ferries dotati, a loro volta, di sofisticati sistemi di bilanciamento che consentono lo svolgimento delle operazioni di sbarco ed imbarco dei convogli con assoluta stabilità e sicurezza.

Da un punto di vista tecnico-operativo, in funzione dei servizi effettuati, le navi impiegate nello Stretto sono sottoposte ad innumerevoli sollecitazioni dovute all'operatività delle navi che nell'arco di tempo della traversata, la cui durata complessiva è di 30 minuti, di cui 15 di manovra per cui devono più volte modificare significativamente la potenza erogata dai rispettivi motori di propulsione.

Se il dato anagrafico della flotta, fatta eccezione per il traghetto Messina consegnato nel 2013, rivela un'età media elevata, lo stato di salute della flotta, è dovuto alle continue manutenzioni e alle visite periodiche previste dalle vigenti normative sulla sicurezza della navigazione.

RFI ha investito e continua ad investire in ammodernamenti, dotazioni, allo scopo di innalzare sempre più i livelli di sicurezza della propria flotta.

Le navi Messina e Iginia sono in possesso di Attestazione di idoneità al trasporto delle merci pericolose in carri e in ferro-cisterne dalla classe 1 alla classe 9, quindi anche gli esplosivi, nonché al trasporto delle merci radioattive (Autorizzazione Ministero Sviluppo Economico). Da segnalare infine che la nave Scilla, oltre al servizio nello Stretto di Messina come nave Ro-Ro-pax in classe D, svolge servizio come nave da carico in Navigazione Nazionale sulla rotta Messina-Golfo Aranci, tale servizio verrà in futuro svolto dalla nave da realizzare nei prossimi anni.

Per la flotta RFI è in vigore un programma di manutenzione in esercizio e in sosta programmata in relazione alle scadenze di classe delle navi. La flotta RFI è costantemente monitorata dal Registro Italiano Navale mediante un contratto quinquennale di *block-fee*.

Il programma tiene conto oltre alle scadenze suddette, delle ore di moto o temporali dettate dalle monografie dei singoli macchinari, ed anche dell'evoluzione di ammaloramento dovuto all'età e all'esercizio delle singole unità navali.

Di seguito vengo indicati i principali interventi e componentistica interessata:

Carenaggio;
Mezzi di propulsione;
Valvole;
Tubi;
Strutture in acciaio;
Binari;
Griglie, serrande, cassoni e reti;
Scale, ringhiere, porte, portelli, porte stagne;
Locali igiene;
Pavimentazioni e rivestimenti;
Pitturazioni e lavaggi;
Coibentazioni e coperture;
Pompe;
Alternatori;

Argani e relativi impianti;
Impianti antincendio;
Compressori;
Riscaldatori e refrigeranti;
Impianti di bilanciamento;
Respingenti;
Motori elettrici;
Elettroventilatori ed estrattori;
Telecamere, impianti videosorveglianza e interfoni;
Giunti elettromagnetici;
Allestimento;
Servizi e forniture varie;
Motori principali e Diesel generatori.

È prevista anche l'effettuazione di monitoraggi o rilievi preliminari, propedeutici o funzionali a tali interventi, tenendo conto delle segnalazioni che pervengono dai Comandi di bordo e dall'Ispettorato manutenzioni.

Impianti Fissi

Per tutte le unità navali di RFI, l'imbarco e lo sbarco del materiale rotabile ferroviario avviene nell'invasatura a mezzo di ponti mobili della lunghezza di circa 30 m che congiungono i binari della nave con quelli della stazione nel rispetto delle prescrizioni della fiche UIC 507 e di un angolo massimo di inclinazione di 1°30'.

I ponti mobili ferroviari hanno una lunghezza di 30 m ed una larghezza di ca. 4 m; essi sono costituiti da quattro travate metalliche gemelle accoppiate a due a due e da una trave trasversale portante munita di opportuni supporti per l'attacco delle bielle di collegamento all'impianto di sollevamento oleodinamico. Alla radice i ponti mobili ferroviari sono ancorati per mezzo di cerniere e tiranti ad un solido basamento in cemento armato; in testata invece essi sono muniti di pezzi speciali in acciaio fuso che garantiscono l'appoggio e l'ancoraggio dei ponti mobili all'apposita mensola presente, all'altezza del ponte binari, in corrispondenza dell'estremità della prua delle navi traghetto. La sovrastruttura dei ponti mobili è costituita da un apparecchio del binario a tre vie collegata al binario a terra tramite rotaie intermedie e cerniere speciali; l'estradosso del ponte mobile è rivestito da pannelli in azobè a raso con l'armamento ferroviario e consente l'eventuale imbarco del materiale gommato, leggero e pesante, sul ponte binari delle navi.

Data la difficoltà di reperire, lavorare ed assemblare il legname di azobè per formare tali pannelli, occorre programmare la valutazione e lo studio di soluzioni più moderne offerte dai nuovi ritrovati della tecnologia delle costruzioni e provvedere alla loro progressiva sostituzione.

La movimentazione dei ponti mobili ferroviari è effettuata da un sistema di sollevamento oleodinamico che ha sostituito, ormai da numerosi anni, le vecchie caprie di sollevamento a motore elettrico. Il sistema oleodinamico è composto da un *box* prefabbricato destinato a locale quadri di comando, delle dimensioni di ca. 3,00 x 4,00 m, posto in prossimità di ciascuna invasatura. Il *box* prefabbricato contiene la centralina oleodinamica, il banco di manovra ed i quadri elettrici di controllo e comando dell'intero sistema.

Lungo i ponti mobili risultano collocate le condotte idrauliche ad alta pressione che partendo dalla centralina alimentano i due cilindri di sollevamento dei contrappesi ed i cilindri che manovrano i

travetti laterali di appoggio del ponte in fase di riposo. I contrappesi, in pani di ghisa del peso complessivo di 23 t cad., sono contenuti in due apposite torri a traliccio metallico poste ai lati di ciascun ponte mobile e consistono in una struttura reticolare in profilati metallici in acciaio contenente i contrappesi del sistema di sollevamento del ponte mobile ferroviario, costituito da pani di ghisa del peso complessivo di 23 t cad. Le torri hanno pianta di forma rettangolare delle dimensioni di 1,80 m x 2,20 m ed hanno un'altezza totale di 6,35 m.

È previsto l'ammodernamento degli impianti sopra descritti tenendo conto delle evoluzioni tecnologiche e normative che negli anni si sono succedute, rendendo obsoleto il sistema attualmente in uso.

L'ormeggio delle unità navali ferroviarie avviene in un particolare molo denominato invaso o invasatura e consente l'imbarco e lo sbarco dei mezzi trasportati siano essi su rotaia che su gomma.

La caratteristica forma a imbuto del molo di invaso, consente di guidare la prua della nave fino al suo deciso "abbraccio" con il molo stesso consentendo un saldo collegamento tra nave e ponte mobile per il carico e lo scarico dei mezzi in sicurezza.

I due moli laterali della lunghezza tra 70 e 100 m che costituiscono l'invaso sono protetti da uno strato di fasciame elastico che eviti il danneggiamento per sfregamento dello scafo, e l'applicazione di sistemi ammortizzanti, posti dietro il fasciame, che attenuino l'urto laterale in caso di cattive condizioni meteo marine avverse o di manovre imprecise.

Il fasciame è costituito da un doppio ordine di travi verticali alte circa 3,30 metri fatte di un particolare legno duro (azobè) di provenienza africana posizionate verticalmente e collegate tra di loro, per mezzo di tiranti e bulloni ed una serie di altre travi poste in posizione orizzontale e allineate per tutta la lunghezza dell'invasatura.

I pannelli "cuscini elastici" così ottenuti sono posti su di un gradone ricavato sul molo, largo circa 1,25 metri, tenuti in sede con catene apposite e dotati (lato molo) di repulsori in gomma che ammortizzano gli urti.

Tale sistema, se da un lato assolve egregiamente al suo compito di protezione del molo ed invito all'invaso per la nave, dall'altro diventa particolarmente critica la manutenzione in caso di rottura anche di un solo elemento che lo compone.

Si sta valutando l'opportunità di sostituire le travi verticali in legno con pannelli fatti di un materiale alternativo più sostenibile sia dal punto di vista manutentivo che ambientale in quanto lo stesso azobè è diventato di difficile approvvigionamento.

Il sistema in fase di sperimentazione è costituito da un pannello in UHME-PE RE 1000 al quale sono collegati degli elementi modulari stampati in compressione da un polimero ad alte prestazioni che rappresenta l'elemento elastico.

A valle della sperimentazione in atto e che interessa n. 2 invasature, necessita programmare l'estensione dell'intervento manutentivo anche alle restanti invasature ubicate nei porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, in quanto vetuste.

Sempre in *Asset* Navigazione, ricadono ulteriori impianti fissi necessari all'espletamento della attività, come i fabbricati, i magazzini ed i punti di rifornitura gasolio sia per le navi che per i mezzi di manovra adibito al carico/scarico dei rotabili dalle unità navali.

Per tali opere si rende necessario programmare l'avvio di una campagna di ristrutturazione finalizzata alla salvaguardia dei beni stessi, nonché alla tutela di ciò che contengono.

In conclusione quanto su illustrato prevede interventi che permettono di aumentare il livello di sicurezza dell'infrastruttura agendo prevalentemente su componenti strutturali delle opere o parte di esse nel rispetto delle più recenti e restrittive Norme Tecniche di Costruzione. Gli interventi sono

quindi finalizzati all'aumento della vita tecnica anche attraverso il rinnovo stesso delle opere o parti di opera esistenti che, in alcuni casi, sono prossime al raggiungimento del limite di vita utile.

Trattandosi di interventi che permetteranno di ridurre gli effetti legati al progressivo invecchiamento/degrado dell'infrastruttura contribuiscono conseguentemente al mantenimento in efficienza della stessa.

Nell'ambito di tale programma saranno inoltre ricompresi gli interventi di manutenzione degli impianti e della flotta impiegati per lo svolgimento del servizio di trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni-Messina.

3.2.2 Il piano per l'infrastruttura energetica

Linea di contatto

La Rete Ferroviaria Italiana consta di circa 12 mila km di linee elettrificate. Le suddette linee rispondenti agli attuali standard in vigore sono componenti provvisti della dichiarazione CE del tipo secondo il Regolamento (UE) n. 1301/2014 (Specifica Tecnica d'Interoperabilità per il sottosistema Energia).

Recentemente è stato emanato un nuovo standard per la catenaria rigida che trova particolare applicazione nelle gallerie dove l'ingombro della linea di contatto di tipo tradizionale (elastica) non è compatibile con gli spazi disponibili.

L'intera rete è oggetto di vigilanza con controlli della Linea di Contatto con tutti i suoi componenti, del Circuito di Protezione. Inoltre si eseguono visite periodiche di controllo ordinarie e straordinarie ai mezzi d'opera.

Per alcuni componenti della linea di contatto che hanno maturato la condizione di vetustà/obsolescenza, il programma è finalizzato alla sostituzione in ordine di priorità i materiali non più rispondenti agli standard costruttivi poiché a fine ciclo di vita utile, mediante l'impiego di materiali (a categorico e progressivo) tecnicamente più evoluti, nonché relativi adeguamenti al Capitolato Tecnico TE in vigore.

Nello specifico rientrano:

Impiego delle corde da 155 mm2 come alimentatori per linee di contatto di sezione 540 mm2, secondo lo standard in vigore.

Adeguamento del complesso di RA al nuovo standard previsto dal Capitolato in vigore;

Eliminazione degli isolatori di sezione con sciabole in acciaio;

Impiego degli isolatori di sezione per velocità inferiori a 100 km/h nelle comunicazioni P/D a velocità minore di 100 km/h in sostituzione dei tradizionali spazi d'aria;

Sostituzione del vecchio punto fisso con la nuova tipologia con stralli elastici;

Impiego degli isolatori di sezione nei tratti tampone;

Impiego delle nuove sospensioni a mensola orizzontale in alluminio anche per linee aeree di contatto a 25 kVca;

Impiego dei nuovi pali LSU e delle nuove travi di sospensione TN;

Sostituzione dei PSA con cabine TE, eventualmente in box.

Tali interventi permetteranno di ridurre gli effetti legati al progressivo invecchiamento/degrado dell'infrastruttura garantendo il mantenimento in efficienza della stessa.

Luce e Forza Motrice

Gli impianti di Luce e Forza Motrice rivestono importanza sia per l'alimentazione degli apparati tecnologici che per i servizi alla clientela, pertanto sono capillari in tutta la rete.

È prevista la manutenzione ordinaria e straordinaria mediante visite, ispezioni e cicli standard di manutenzione sugli impianti elettrici e relativi componenti, cabine di trasformazione, impianti LFM in galleria nonché impianti speciali quali ad esempio gli impianti elevatori.

Nell'ottica di un efficientamento energetico è in corso l'adeguamento degli attuali impianti delle stazioni con illuminazione a LED.

Installazione di un sistema di telegestione degli impianti di LFM mediante telecontrollo/telecomando per i seguenti impianti:

Impianti di Risaldamento Elettrico Deviatoi (RED);

Quadri elettrici per l'alimentazione di pensiline, marciapiedi, sottopassi di stazione.

Sottostazioni

Le infrastrutture di trasformazione e distribuzione dell'energia per l'alimentazione delle linee di trazione elettrica della Rete Ferroviaria Italiana a 3kVcc (Rete Storica) e 25 kVac (Rete AV-AC) sono costituite da circa 450 Sottostazioni Elettriche, 110 Cabine TE e 40 posti di parallelo (rete AV/AC).

Tutti gli impianti sono supervisionati da 16 centri di Telecontrollo della trazione elettrica (DOTE) operanti h 24 ed una rete di telecontrollo dedicata per un totale di circa 500.000 punti telecontrollati tra telesegnali, telecomandi e misure.

Oltre al mantenimento in efficienza degli impianti deve essere considerato che le necessità di energia della rete ferroviaria sono in continua ascesa il che rende necessaria una continua attuazione di interventi tesi a mantenere una distribuzione geografica degli impianti adeguata rispetto ai carichi determinati dagli specifici attuali contesti di traffico e materiale rotabile.

Relativamente al mantenimento in efficienza e aggiornamento degli impianti principale attenzione è posta alle situazioni oggetto di vetustà nonché ad effettuare interventi mirati in particolare verso quegli oggetti tecnici e sistemi che comportino direttamente interferenze o perturbazione alla circolazione ferroviaria (introducendo apparecchiature e sistemi che forniscano prestazioni notevolmente superiori come affidabilità e diagnosticabilità. Gli oggetti tecnici principali che richiedono periodiche operazioni di manutenzione e periodico rinnovo sono interruttori extrarapidi, interruttori AT/MT, sezionatori 3kV, discese di alimentazione, apparecchiature ASDE, Centri di telecontrollo DOTE, sistemi di trasmissione dati di impianto, sistemi di automazione SCADA, trasformatori di gruppo, alimentatori e quadri servizi ausiliari ca/cc, batterie di continuità, sistemi di alimentazione).

Ogni oggetto tecnico ha sue particolari caratteristiche di degradabilità e criticità.

Alcuni oggetti sono stati oggetto di riprogettazione da parte di RFI per cui è necessaria, in un periodo di tempo congruente, comunque la loro sostituzione, iniziando sulle linee di maggior importanza, al fine di incrementare, sulle stesse, le prestazioni e l'affidabilità.

Quale esempio di una tipologia di componente elettromeccanico, gli interruttori extrarapidi 3kV, costituenti il cardine e la peculiarità delle SSE 3kVcc, sono stati oggetto di riprogettazione che ha eliminato l'atavica dipendenza delle soglie di scatto dalla temperatura ambiente e dalla tensione di alimentazione incrementandone, nel nuovo modello, notevolmente le prestazioni e l'affidabilità.

D'altro canto i sistemi informatici di recente introduzione, pur introducendo notevoli funzionalità, introducono parimenti forti criticità dovute alla loro rapida obsolescenza.

Oltre quanto riassunto sono necessari tutta una serie di nuovi interventi dovuti a nuove esigenze ed obblighi di legge, quale la normativa sulla Privacy o la *cybersecurity* per i sistemi informatici e le reti di comunicazione non inizialmente progettati ai livelli di protezione oggi necessari.

Rispetto anche al decennio scorso dove i vari sistemi (Dote, Impianti) erano fisicamente separati, vivendo autonomamente il proprio ciclo di vita senza particolari interventi oltre la manutenzione ordinaria. Allo stato attuale invece i sistemi sono sempre più interconnessi e, in particolare per il mantenimento della sicurezza informatica, debbono essere oggetto di continui aggiornamenti e relative verifiche.

Sulla base di quanto esposto sono di seguito elencati, in ordine di priorità, i criteri per il rinnovo e potenziamento dell'*asset* ferroviario nel settore specifico di trasformazione e distribuzione dell'energia per la Trazione Elettrica:

Adeguamento degli impianti (es. adeguamento gruppi da 3,6 MW a 5,4MW per la rete storica) e/o realizzazione di nuovi al fine di garantire un distanziamento tra SSE coerente con i carichi attualmente richiesti dalla circolazione ferroviaria e rilasciare gli asset mobili attualmente impegnati;

Pianificazione degli interventi necessari all'installazione temporanea dei box o SSE mobili per gli impianti oggetto di manutenzione straordinaria e rinnovo;

Copertura completa della rete storica 3kVcc (SSE e Cabine TE) con apparecchiatura asservimento extrarapidi ASDE 3 (Rif. RFI DPRIM STF IFS SS361 A);

Interventi sulle situazioni di vetustà, in particolare sugli impianti delle linee principali ed AV/AC;

Adeguamento dei sistemi locali di controllo, supervisione e acquisizione dati con priorità alla sostituzione dei server principali con oltre 10 anni di esercizio, comprensiva di verifica ed eventuale adeguamento della rete dati di trasmissione di impianto (Rif. RFI DTC ST E SP IFS SS 500 A);

Rinnovo dei reparti di distribuzione 3kVcc delle SSE e Cabine TE con oltre 30 anni di esercizio (Rif. STC RFI DMA IM LA STC SSE serie 400);

Sostituzione, nel caso si opti per il mantenimento delle unità funzionali 3kV tradizionali esistenti, degli interruttori extrarapidi non rispondenti alla specifica vigente con la versione vigente (Rif. RFI DMA IM LA SP IFS 363 A) a tre livelli di taratura, integrando tale intervento con l'installazione di sistemi di protezione digitali della linea di contatto rispondenti alle ST di RFI (Rif. RFI TC TE STF SSE 001) e da questa omologati;

Sostituzione interruttori AT di gruppo in olio ridotto con interruttori in gas;

Interventi di adeguamento e ottimizzazione sui reparti AT a seguito delle modifiche derivanti dalla separazione dell'asset fisico funzionale con il gestore della rete;

Diagnosi strumentale e relativi interventi sui trasformatori di gruppo;

Sostituzione delle centraline di alimentazione non rispondenti alla specifica vigente con la versione vigente (Rif. STF RFI DMA IM LA SP IFS 330 A);

Copertura completa della rete storica 3kVcc con Dispositivi di connessione del negativo di trazione all'impianto di terra in luogo delle antecedenti "Valvole Soulè" (Rif. RFI DMA IM LA SP IFS 370 A);

Sostituzione dei sistemi di rilevazione voltmetrica 3kVcc (RV linea) di tipo a trasmissione cablata con gli attuali modelli con trasmissione su fibra ottica (Rif. STF RFI DMA IM LA SP IFS 363 A);

Installazione nelle SSE di quanto necessario ad inviare le misure AT e lo stato degli enti previsti dal codice di rete Italiano, verso i centri di telecontrollo DOTE in modo da rendere possibile la trasmissione dei dati verso i centri di telecontrollo CCT Terna in maniera centralizzata piuttosto che con singole connessioni locali;

Realizzazione della separazione galvanica tra SSE e FV;

Rinnovo o adeguamento degli impianti di terra di SSE, dove necessario, sulla base delle attuali correnti di cortocircuito;

Interventi sui centri di telecontrollo DOTE al fine di introdurre le nuove funzionalità e caratteristiche Hardware e Software adeguate per incrementarne l'affidabilità, l'efficienza e l'operatività (es. SMA2, Disaster Recovery, cybersecurity, ..);

Sostituzione di tutti i periferici di telecontrollo operanti su base direttrici telefoniche a favore di interfacciamento ai DOTE su rete IP tramite l'utilizzo dei protocolli standardizzati nel settore energia (Rif. 60870-5-10, 61850, 62351). Adeguamento della rete di telecomunicazione DOTE secondo le direttive vigenti sfruttando il più possibili supporti in fibra ottica.

3.2.3 Il piano per l'infrastruttura tecnologica

Impianti di Sicurezza e Segnalamento

Gli apparati e i sistemi tecnologici utilizzati su tutta la rete ferroviaria italiana hanno come priorità la sicurezza della circolazione e il controllo del traffico dei treni.

Sono diversificati e integrati tra loro in base alle caratteristiche delle linee e al tipo di traffico (passeggeri o merci; lunga, media o breve percorrenza) e assicurano la gestione della circolazione (Comando Controllo Segnalamento) in sicurezza in stazioni, bivi, linee e nodi.

In particolare, i sottosistemi più significativi del Comando Controllo Segnalamento sono:

apparati Centrali per la gestione della circolazione mediante la formazione di itinerari, di movimentazione degli enti di piazzale (apparati centrali: ACE - Apparato Centrale Elettrico, ACEI-Apparato Centrale elettrico ad itinerari, ACC-Apparato Centrale Computerizzato, ACC-M Apparato Centrale Computerizzato Multistazione);

distanziamento dei treni, per il mantenimento della distanza di sicurezza tra un treno e l'altro sulle linee (sistemi tecnologici di distanziamento quali: BA= blocco automatico; BAB= blocco automatico banalizzato; BCA= blocco conta assi; BCAB= blocco conta assi banalizzato; BR= blocco radio per linee AV/AC);

controllo marcia dei treni (SSC - Sistema di Supporto alla Condotta, SCMT - Sistema Controllo Marcia del Treno, ERTMS - European Rail Train Management System);

supervisione e il telecomando della circolazione (SCC - Sistema Comando e Controllo, con le sue evoluzioni dedicate all'AV lungo le linee, SCC-AV, SCC-M) e CTC - sistema di Controllo Centralizzato del Traffico);

protezione della circolazione nei punti di intersezione con la rete stradale (Passaggi a Livello);

impianti di rilevamento temperatura boccole/freni (RTB/RTF).

Sull'intera rete ferroviaria italiana sono in esercizio circa 720 tratte attrezzate con blocco conta assi (BCA). Il *rate* annuo di sostituzione è pari a 20 tratte BCA. Sull'intera rete ferroviaria italiana sono in esercizio circa 1.123 tratte attrezzate con Blocco Automatico correnti codificate. Quando una località di servizio viene trasformata in fermata è necessario dare continuità ai blocchi automatici delle tratte limitrofe, pertanto è necessario effettuare la cosiddetta ricucitura.

Sull'intera rete ferroviaria italiana sono in esercizio circa 405 impianti per i quali è disponibile la funzione TlPLL, (Tasto liberazione Passaggi a Livello). Tal funzione permette la liberazione artificiale del Passaggio a Livello.

L'ERTMS è il sistema scelto dalla Comunità Europea per realizzare l'interoperabilità della rete ferroviaria. Per realizzarlo sull'intera rete di RFI gli Apparati ACE ed ACEI saranno sostituiti con apparati elettronici ACC/ACC-M. Oltre a tale esigenza la realizzazione degli ACC permette di ottimizzare i processi manutentivi e permette di superare le obsolescenze degli apparati elettromeccanici.

Per quanto riguarda la dismissione dei contesti tecnologici obsoleti, con particolare riferimento agli impianti di distanziamento BEM (Blocco Elettrico Manuale) e di stazione ACE (Apparato Centrale Elettrico), installati su linee in esercizio", erano inizialmente previsti sulle linee territoriali di competenza di Milano, Genova e Bari in seguito il perimetro del programma è stato esteso all'intera rete nazionale determinando nuove necessità in termini di fabbisogni.

Inoltre per gli impianti attivati dal 2000, sono necessari la realizzazione di interventi di Upgrade Hardware e Software dei Nuclei Centrali Vitali e dei posti periferici ACC-ACCM, la migrazione, ove necessario, della rete dati alla tecnologica Ethernet a doppio anello e la sostituzione dei monitor operatori con monitor di mercato.

Per i sistemi SCC e CTC di vecchia generazione è necessario l'upgrade HW e SW mediante l'installazione di HW più performante di posto centrale, upgrade dell'architettura di rete dati e miglioramento dei tempi di attivazione dei sistemi di backup.

Prosegue inoltre la sostituzione delle casse di manovra da PL di tipo FS64 con le casse di manovre oleodinamiche (TM2000 o TD96/2). Attualmente restano ancora in esercizio circa 184 casse FS64.

Per quanto riguarda i deviatoi, è necessaria l'installazione e l'attivazione del DCF su tutti i deviatoi con tg. 0,074 - 0,094 manovrati con cassa P80. Il DCF (dispositivo contatto funghi) è un dispositivo meccanico di sicurezza che garantisce le corrette quote tra ago e contrago per i deviatoi fornendo un ulteriore controllo della manovra per mezzo del Gruppo Controllo Deviatoio (GCD). È stato sviluppato in accordo con le direttive ANSFISA per incrementare lo standard di sicurezza della manovra di deviatoio.

La sostituzione progressiva dei cavi in rame esistenti utilizzati per lo scambio di relazioni fra gli impianti di segnalamento ferroviario (ACEI/ACC/ACCM/PBA/PBI/PL/ecc.) avverrà mediante l'impiego di cavi in fibra ottica e l'adozione dei sistemi di Trasmissione Dati Sicura (TDS). Tale sistema, infatti, è in grado di trasmettere in sicurezza, tramite l'utilizzo di tecniche digitali quali il protocollo vitale standard RFI (PVS), tutte le informazioni che gli impianti di segnalamento ferroviario hanno necessità di scambiarsi per il loro corretto funzionamento, mediante l'utilizzo di un unico supporto in fibra ottico condiviso.

Per quanto riguarda i prodotti per i sistemi di segnalamento elettromeccanici (DRED, Lampeggiatori, RD, etc.) prosegue il processo di riclassamento utile a superare le obsolescenze minori e garantire e introdurre le funzionalità SIL4 su impianti tradizionali.

Tra le nuove funzionalità si evidenzia la taratura automatica dello shunt dei CdB sugli impianti elettromeccanici che viene ottenuto mediante l'impiego di sistema di regolazione dei circuiti di binario (ACBT).

Prosegue sull'intera rete ferroviaria di RFI la sostituzione dei segnali a lampada ad incandescenza con i segnali a led. Attualmente sono in esercizio circa 7.900 segnali a lampada; tale attività comporta la riduzione dell'attività ciclica di manutenzione ed aumenta la disponibilità degli impianti.

Continua la sostituzione dei relè elettromeccanici con relè elettronici con particolare riferimento ai REDI, sulla rete ferroviaria risultano ancora in esercizio circa 17.000 relè a disco elettromeccanici.

Lo scopo del REDI è quello di sostituire la funzione del Relè a Disco elettromeccanico con un prodotto elettronico in sicurezza (SIL4) al fine di abbattere i costi di manutenzione, aumentare la regolarità e rispondere al rischio obsolescenza legata alla tecnologia elettromeccanica dei relè. Può essere installato per la gestione di tutti CdB di Stazione (singola e doppia fuga) sia alla frequenza di 50Hz che a 83,3 Hz PSK. Prosegue inoltre l'upgrade e il rinnovo delle centraline di alimentazione degli impianti IS.

Impianti di Telecomunicazione

L'evoluzione del mercato internazionale delle telecomunicazioni con riferimento alle varie componenti (telefonia fissa, telefonia mobile, reti dati, e così via) mostra come i servizi a larga banda, i servizi mobili innovativi e la diffusione di contenuti digitali rappresentino i principali fattori propulsivi per lo sviluppo di un settore che nell'*asset* ferroviario risulta essere di fondamentale importanza in ambiti quali: regolarità della circolazione, sicurezza, affidabilità e performance.

Lo sviluppo dell'infrastruttura di Telecomunicazioni consente di migliorare sensibilmente le performance dell'infrastruttura ferroviaria nel rispetto della sicurezza, ottimizzando la necessità di interventi manutentivi.

Di seguito una panoramica circa la rete di telecomunicazioni di RFI e della sua manutenzione nei diversi ambiti di applicazione.

GSM-R

Le ferrovie italiane hanno adottato, tra le prime in Europa, l'European Rail Traffic Management System/European Train Control System (ERTMS/ETCS) di livello 2 sulle linee della rete ad Alta Velocità/Alta Capacità. Il sistema permette ai treni dei diversi paesi di circolare senza soluzione di continuità su tutte le linee europee che ne sono dotate ed è capace di garantire la circolazione in sicurezza dei treni con l'adozione di funzionalità e tecnologie all'avanguardia. Lo standard ERTMS/ETCS consente la circolazione di treni di diversa nazionalità, sulla base di informazioni scambiate dai sottosistemi di terra GSM-R e di bordo.

Il GSM-R è lo standard di comunicazione radiomobile adottato a livello trans-europeo dal settore ferroviario per garantire il controllo e l'esercizio del traffico ferroviario secondo i principi di interoperabilità. Si basa su standard e tecnologie consolidate e di mercato che derivano direttamente dalle reti radiomobili pubbliche GSM.

Affinché questo sia possibile, RFI ha provveduto a realizzare nel tempo, su tutto il territorio nazionale ad eccezione, al momento, della sola Sardegna, una infrastruttura di telecomunicazioni composta da circa 2.000 BTS, Base Transceiver Station, che sono sistemi ricetrasmittenti dotati tipicamente di antenna alle quali si collegano i terminali mobili, compresi anche i sistemi di bordo dei treni che sono equipaggiati con moduli GSM-R.

Questi apparati, sono gestiti da 11 BSC, Base Station Controller, i quali si occupano principalmente della gestione ed allocazione delle risorse in termini di canali radio e terrestri e di svolgere il compito

di interfaccia tra le stesse BTS e i 5 MSC, Mobile Switching Center, cioè le centrali di commutazione della rete mobile.

Questa infrastruttura ha visto la sua origine con i primi progetti di realizzazione delle linee AV/AC ad inizio secondo millennio e pertanto presentano oggi, a circa vent'anni di distanza, numerosi problemi dal punto di vista manutentivo, vista la loro obsolescenza e la dichiarazione di phase out per la maggior parte degli apparati.

Tutto questo determina l'importante onere di RFI nell'espletare attività periodiche di manutenzione anche straordinaria al fine di garantire il corretto funzionamento degli apparati e dell'intera infrastruttura, in attesa che vengano realizzati i lavori di rinnovo della rete ed in vista delle future tecnologie basate sul 5G e denominate FRMCS, Future Railway Mobile Communication System, che andranno a sostituire il GSM-R.

Strutture di sostegno

Le antenne del GSM-R, utilizzate per trasmettere e ricevere, vengono installate, nella la maggior parte dei casi, sulle strutture di sostegno per gli impianti di radiopropagazione GSM-R di proprietà di RFI, cioè su pali poligonali e tralicci autoportanti o strallati.

Su tutto il territorio nazionale, sono circa 2.000 unità. Tali strutture sono state realizzate e collaudate, in gran parte, più di 10 anni fa, cioè quando è cominciata l'opera di copertura radio delle linee ferroviarie in tecnologia GSM-R e pertanto, in molti casi, presentano effetti di deterioramento quali, ad esempio, corrosione, cricche, problemi di verticalità ed altri, dovuti alla vetustà ed al contesto di installazione.

In riferimento ai vigenti obblighi di legge, dopo il decimo anno di vita, la responsabilità della manutenzione dell'opera ricade sul proprietario della stessa, il quale ha, in primo luogo, il compito di verificarne nuovamente l'idoneità statica mediante una serie di controlli visivi e strumentali. In seguito agli esiti di tali controlli, è possibile procedere con l'attestazione di idoneità statica della struttura e la definizione di un piano di manutenzione della stessa.

Impianti di radiopropagazione

Come detto in precedenza, RFI ha il compito di garantire la copertura radio dell'intera rete ferroviaria nazionale per gli scopi di sicurezza ed esercizio ferroviario.

A tal proposito, ricoprono un aspetto di elevata importanza gli impianti di copertura radio in galleria. Queste opere d'arte oggi sono circa 1.680 su tutto il territorio nazionale, raggiungono un'estensione di oltre 1.500 km ed al loro interno è prevista una copertura radio non solo del segnale GSM-R, ma anche di un segnale di riserva nel caso di indisponibilità del primo. È il caso del segnale degli O.O.P.P., Operatori Pubblici, i quali sfruttano un impianto di radiopropagazione che rappresenta un sistema di back-up per il GSM-R all'interno delle gallerie ferroviarie. In caso di indisponibilità del GSM-R all'interno delle gallerie ferroviarie, il passaggio alla copertura dell'operatore GSM Pubblico (*roaming*) fornita dal sistema di radiopropagazione, avviene automaticamente ed è effettuato dal Telefono Cellulare GSM-R in dotazione al personale ferroviario.

Questo impianto di radiopropagazione è composto da un insieme di apparati posizionati esternamente alla galleria, solitamente all'interno di *shelter* metallici, che contengono le apparecchiature sia GSM-R e sia degli O.O.P.P. e prendono il nome di stazioni di testa, mentre la parte radiante è interna alla galleria ed è rappresentata da antenne oppure da cavi radianti a seconda del proprietario e della tecnologia del segnale irradiato ed a seconda dell'estensione della galleria stessa.

Ad oggi, l'infrastruttura di RFI, per assicurare la copertura delle sue gallerie si è dotata di circa 850 impianti di radiopropagazione a cui fanno capo circa 930 stazioni di testa.

Vista l'obsolescenza degli impianti attuali e le difficoltà manutentive dettate dalla non reperibilità di pezzi di ricambio, per i quali spesso si è costretti a ricorrere alla "cannibalizzazione" delle scorte in possesso, gli interventi manutentivi di carattere straordinario rappresentano un aspetto fondamentale per assicurare l'esercibilità della rete e la sicurezza ferroviaria.

TRASPORTO: Supporti fisici di trasmissione

Nell'intera rete di RFI sono presenti circa 27 mila Km di binario e questi sono affiancati da una infrastruttura di posa cavi. Questa infrastruttura, composta da opere civili quali, ad esempio, cunicoli e cavidotti, contiene cavi di diversa tipologia e diversa capacità al fine di trasportare le informazioni dei diversi servizi che circolano in rete, compresi quelli relativi alla sicurezza ed all'esercizio ferroviario.

Principalmente, le dorsali di questa infrastruttura sono caratterizzate da cavi in fibra ottica che permettono di supportare alte velocità trasmissive con un basso livello di attenuazione. Alcuni tratti però, sono ancora serviti con cavi in rame che non possiedono le stesse caratteristiche dei cavi in fibra ottica.

Entrambe le tipologie di cavi necessitano di una manutenzione ordinaria messa in campo dal personale RFI mediante programmi periodici e di una manutenzione straordinaria in caso di guasti occorsi, anche per motivi dolosi.

TRASPORTO: Apparati di trasporto

Le informazioni che viaggiano sul supporto fisico vengono trasmesse da apparati di trasporto in tecnologia SDH che si distinguono in apparati di 1° livello o di *backbone* 10Gbit/s, detta anche "dorsale STM-64", installati in locali tecnologici e collegati tra loro mediante cavi in fibra con una lunghezza media della sezione ottica di circa 50 km e apparati di 2° livello o di accesso 2,5 Gbit/s, detti anche anelli STM-16/1, installati nella maggior parte dei casi direttamente in *shelter* GSM-R lungo linea con un passo medio ottico di 10 km.

Ad oggi, tutti questi apparati sono in numero pari a circa 4.100 unità, molti dei quali sono obsoleti e necessitano di un accurato piano manutentivo. Inoltre, a questo si aggiunge la comunicazione di *phase out* da parte dei fornitori e pertanto, occorre prevedere un piano di rinnovo.

Telefonia

La centrale telefonica è un sistema di commutazione dinamico che permette il collegamento di due punti mediante un canale fonico. Ad oggi, RFI possiede una rete telefonica in tecnologia analogica, a servizio di tutte le utenze del Gruppo FS. Tale rete è distribuita su tutto il territorio nazionale e composta da diverse centrali telefoniche, suddivise per area di competenza territoriale ed in numero proporzionale alla densità di utenze che vi afferiscono. Le centrali telefoniche sono di due tipologie: centrali telefoniche compartimentali, alle quali sono connesse le diverse utenze telefoniche e centrali telefoniche di interconnessione GSM-R, che permettono il collegamento della rete telefonica fissa di RFI, verso gli Operatori Pubblici fissi e mobili e la rete GSM-R.

L'attuale rete di telefonia fissa di RFI è composta da 331 centrali analogiche, di cui 292 con età media di oltre 10 anni e 27 con età media di circa 20 anni.

Tutte le centrali, ma soprattutto quest'ultime, presentano rilevanti problemi manutentivi dovuti all'obsolescenza ed alla reperibilità di scorte o pezzi di ricambio in caso di guasto, quindi gli interventi

di manutenzione straordinaria risultano essere fondamentali per tenere in esercizio questa porzione di infrastruttura in attesa del rinnovo della stessa a tecnologie digitali.

Sistemi di Informazioni al Pubblico

Tra i diversi impegni di RFI a servizio dei viaggiatori e degli altri frequentatori delle stazioni c'è l'attività di informazione ai viaggiatori, regolata e monitorata secondo i principi di qualità espressi nella Carta dei Servizi.

Per migliorare la qualità dell'informazione al pubblico, con la diffusione di messaggi chiari, corretti e tempestivi, negli ultimi anni è cresciuto sia l'investimento in tecnologie che l'impegno in termini di organizzazione e monitoraggio e con una qualità dell'informazione, offerta al cliente attraverso un sistema standardizzato di presentazione, permette ai viaggiatori di "familiarizzare" con il servizio, viaggiando con maggiore sicurezza.

Il Sistema IeC, attraverso un'architettura software modulare, consente di diffondere, nelle piccole stazioni come nei grandi nodi ferroviari, informazioni visive e sonore per i clienti. Attraverso una semplice interfaccia, il sistema offre agli operatori la possibilità di gestire in modo automatico o manuale le informazioni da erogare attraverso altoparlanti, monitor, teleindicatori e tabelloni arrivi/partenze, consentendo comunque, in qualunque momento, l'emissione automatica di messaggi estemporanei pre-compilati (funzione text-to-speach). Dove l'organizzazione di stazione preveda la presenza di speaker dedicati agli annunci sonori, ne supporta l'attività. In particolare, Il sistema audio nelle maggior parte delle stazioni di RFI, è un sistema basato sul concetto di audio networking, ovvero distribuzione di segnali audio utilizzando reti di comunicazione. Tale sistema prevede il trasporto di informazioni quali annunci, musica di sottofondo e messaggistica di emergenza, sfruttando un'infrastruttura di rete ethernet su fibra ottica che garantisce il completo controllo oltre alla massima sicurezza e affidabilità.

Gli impianti di Diffusione Sonora sono oltre 2.200, mentre gli impianti video sono circa 1.400 e rappresentano la parte terminale dell'impianto. Gli elaboratori che generano e gestiscono le informazioni da inviare ai terminali sono, invece, racchiusi all'interno di rack e sono in numero pari a circa 1.000. Sia la parte terminale che quella di elaborazione presenta problemi di obsolescenza e pertanto si interviene di frequente con attività di manutenzione straordinaria per ripristinare il corretto funzionamento del sistema.

3.2.4 Supporto Manutenzione ed Internalizzazione

Con internalizzazione si intendono tutti gli interventi che per motivi tecnici, organizzativi ed economici devono essere eseguiti con il personale interno.

Le Unità Produttive di RFI dispongono di una flotta di Mezzi d'Opera utilizzata per lo svolgimento delle attività di manutenzione internalizzata dell'infrastruttura.

Tale flotta è composta di circa 2.600 unità in esercizio così suddivise tra i vari settori dell'esercizio:

156 mezzi pesanti in dotazione ai Cantieri Meccanizzati;

946 mezzi di medie dimensioni in dotazione al servizio lavori;

1.191 mezzi di varie dimensioni in dotazione al servizio TE;

3 carrelli di ispezione ponti;

21 veicoli per la diagnostica compartimentale;

278 tra carri e rimorchi ad uso promiscuo;

6 gru per il varo delle travi;

6 sgombraneve;

18 veicoli strada-rotaia.

La manutenzione della suddetta flotta di RFI è parzialmente internalizzata presso l'Officina Nazionale Mezzi d'Opera di Catanzaro e l'Officina Nazionale Attività Industriali di Carini (PA) allocate all'interno della Struttura Servizi per i Rotabili e per la Diagnostica.

Le due officine sono state attrezzate, nel tempo, per svolgere operazioni di manutenzione ad alto valore aggiunto quali Revisioni Generali e manutenzioni straordinarie, con la possibilità di scomporre completamente il mezzo d'opera e riassemblarlo incrementandone il valore e la vita utile.

Le suddette operazioni di manutenzione straordinaria possono essere efficacemente combinate con operazioni di modifica delle funzionalità del mezzo o adeguamento dello stesso alle nuove esigenze produttive o alle modifiche normative intercorse dall'acquisizione dello stesso, le operazioni di manutenzione straordinaria e prolungamento della vita utile del mezzo sono svolte coerentemente con le altre attività del piano mezzi (nuove acquisizioni, alienazioni, revamping) in modo da rispondere alle esigenze produttive formulate dalle Unità Produttive ed armonizzate dalla Ingegneria Infrastrutture di Direzione Operativa Infrastrutture di RFI.

Per questo motivo la struttura Manutenzione, di Servizi per i Rotabili e per la Diagnostica è la struttura preposta a pianificare annualmente le risorse per la manutenzione straordinaria di una consistente parte della flotta, attualmente quantificabile nella totalità dei 156 mezzi dei cantieri meccanizzati, circa 250 autoscale del settore TE, circa 100 carri, un numero progressivamente crescente di altre tipologie di mezzi (Autoscale leggere e pesanti, caricatori).

I mezzi d'opera delle diverse tipologie sopra elencate hanno un tempo di ritorno nelle officine di RFI di circa 5-6 anni, al termine dei quali accumulano un fabbisogno manutentivo che viene stimato preventivamente sulla base dell'esperienza e delle segnalazioni preventive di guasto inoltrate dagli utilizzatori.

Il degrado dei mezzi durante il periodo di esercizio di 5-6 anni consta nella normale usura progressiva delle parti elettriche, meccaniche, pneumatiche, oleodinamiche, sia per quanto riguarda gli organi preposti alla circolazione del mezzo, sia delle parti di lavoro. Tale usura viene in parte limitata da una buona manutenzione ordinaria ma non può essere annullata dato l'utilizzo degli stessi mezzi in ambiente fortemente aggressivo quale può essere un cantiere di lavoro dell'infrastruttura.

La media del fabbisogno annuo di manutenzione è assorbita in gran parte dalle due officine nazionali di RFI e, in caso di punte eccessive di produzione, ripartita tra le officine qualificate di RFI secondo i contratti disponibili.

Tra gli interventi per il Supporto alla Manutenzione ed Internalizzazione sono anche inclusi anche gli Acquisti a Rimpiazzo, programma finalizzato agli acquisti per attrezzature connesse alle attività di manutenzione (attrezzatura per il personale della linea macchinari, attrezzature di officina e laboratori di prova impianti di comunicazione, attrezzatura uffici sistemi informatici, arredo urbano per le stazioni).

Allegato 6a - Contratto di Programma - parte Servizi

Schemi di Reporting Package

Articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di Gestione in conto esercizio

Previsione anno xxxx

Importi in milioni di euro

Anno xxxx	Circolazione	Infrastruttura	Gestione Patrimonio	Safety	Security	Navigazione	Subtotale	Altre Reti	Tot RFI
Pedaggio									
Altri ricavi da servizi									
Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio									
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private e Altri proventi									
Totale ricavi operativi									
Costo del personale									
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci									
Costi per servizi									
Costi per godimento beni di terzi									
Altri costi operativi									
Costi per lavori interni capitalizzati									
Totale costi operativi									
Risultato operativo lordo (EBITDA)									
Ammortamenti									
Svalutazioni									
Accantonamenti									
Risultato operativo (EBIT)									
Saldo finanziario									
Imposte sul reddito									
Risultato netto									

Allegato 6a_2 - Contratto di Programma - parte Servizi

Schemi di Reporting Package

Articolazione per nature di spesa delle attività di Manutenzione Ordinaria per DOIT, con cadenza annuale a consuntivo

Anno **n** **FAC-SIMILE**

Importi in migliaia di euro

Rigo	DOIT	Ricavi e proventi	Nature di costo			totale costi (netto cap.)	totale
			Costo del Personale	Materiali	Servizi ed altri costi		
1	**Ancona**					-	-
2	**Bari**					-	-
3	**Bologna**					-	-
4	**Cagliari**					-	-
5	**Firenze**					-	-
6	**Genova**					-	-
7	**Milano**					-	-
8	**Napoli**					-	-
9	**Palermo**					-	-
10	**Reggio Calabria**					-	-
11	**Roma**					-	-
12	**Torino**					-	-
13	**Trieste**					-	-
14	**Venezia**					-	-
15	**Verona**					-	-
16	**Totale complessivo**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

Allegato 6b - Contratto di Programma - parte Servizi

Schemi di Reporting Package

Articolazione per sottosistema/programma della pianificazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con cadenza semestrale a preventivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione

Anno n.

Importi in migliaia di euro

Rigo	Sottosistema	Programmi(*)	Costo	Disposto	Speso
	Infrastruttura Fisica	Armamento			
		Opere d'arte			
		Sede			
		MS Stazioni			
		MS Navigazione			
		Altri asset			
		Obblighi di legge			
		Mezzi d'Opera			
	Infrastruttura Energetica	Linea di Contatto			
		Luce e Forza Motrice			
		Sotto Stazioni Elettriche (SSE)			
		Obblighi di legge			
		Mezzi d'Opera			
	Infrastruttura Tecnologica	Impianti di Sicurezza e Segnalamento			
		Impianti di Telecomunicazione			
		Obblighi di legge			
	Supporto Manutenzione ed Internalizzazione	Aumento di Produttività			
		Acquisti a Rimpiazzo			

Allegato 6c - Contratto di Programma - parte Servizi
Schemi di Reporting Package

Scheda di monitoraggio degli interventi di Manutenzione Straordinaria
(conforme alle specifiche del sistema MOP)

CUP:

NPP:

Anagrafica dei progetti

Titolo CUP:	
Codice Progetto:	
Titolo Progetto:	
Settore:	
Direzione:	
Responsabile:	
Annotazioni:	-
Legge obiettivo:	
Generatore di entrate:	
Strumento attuativo:	

Localizzazioni:

Stato	Regione	Provincia	Comune
Italia			

Soggetti:

Denominazione Soggetto	CF-IVA Soggetto	Ruolo Soggetto

Sezione finanziaria

Sezione finanziaria

Finanziamenti:

Raggruppamento MOP	Importo finanziamento	Tipo Norma	Anno norma	Numero norma	Descrizione norma	Raggruppamento MIP
Totale						
Stato Altri Provvedimenti						

Tot. Copertura Finanziaria:

% sul CVI:

Tot. da reperire:

Voci di spesa:

Voce di Spesa	Effettiva	Prevista	Totale	%
SOMME A DISPOSIZIONE				
ONERI PER LA SICUREZZA				
PERSONALE RR DIRETTAMENTEIMPIEGATO SUI LAVORI				
LAVORI A MISURA, A CORPO ED IN ECONOMIA				
Total				

Data: 30/11/2020

Tipologia: Disposto

Importo:

Data:

Tipologia: Produzione

Importo: 1

Data:

Tipologia: Pagamenti

Importo: 1

Valori Economici:

Anno	Importo Pagato	Importo Produzione
Totale		

Piano:

Anno di Riferimento	Importo Realizzato	Importo da Realizzare	Importo totale	%
Total				

Allegato 6d - Contratto di Programma - parte Servizi

Schemi di Reporting Package

Scheda Coreg con cadenza annuale per Rendiconto delle spese di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione

Anno 2020 **FAC-SIMILE**

dati in milioni di €

Anno 2020	Circolazione	Infrastruttura	Navigazione	Safety	Security	Gestione Patrimonio	Sub TOTALE	Rete FCU[1]	Tot RFI
Pedaggio	664,0	357,5	0,4	-	-	-	1.022,0	0,7	1.022,6
Altri ricavi da servizi	135,9	19,3	9,2	0,0	0,3	-	164,8	4,3	169,1
Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio	276,3	633,1	45,5	25,3	41,2	-	1.021,2	-	1.021,2
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da altre fonti pubbliche o private	(40,3)	35,7	0,2	1,0	0,1	(0,1)	(3,4)	17,0	13,5
Altri proventi	11,3	138,4	-	33,5	-	81,8	265,0	-	265,0
Totale ricavi operativi	**1.047,2**	**1.184,0**	**55,4**	**59,8**	**41,6**	**81,7**	**2.469,6**	**22,0**	**2.491,5**
Costo del personale	(385,4)	(896,7)	(28,8)	(36,0)	(21,7)	(3,0)	(1.371,4)	(2,4)	(1.373,9)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(151,9)	(580,0)	(4,1)	(1,7)	(1,4)	(0,3)	(739,5)	(0,3)	(739,7)
Costi per servizi	(203,9)	(526,5)	(21,3)	(13,9)	(13,4)	(28,7)	(807,6)	(19,5)	(827,1)
Costi per godimento beni di terzi	(2,7)	(17,6)	(0,3)	(0,2)	(4,8)	(7,3)	(32,8)	(0,1)	(32,9)
Altri costi operativi	(7,3)	(31,6)	(0,8)	(2,7)	(0,9)	(26,6)	(69,9)	(0,0)	(69,9)
Costi per lavori interni capitalizzati	0,0	884,5	0,3	0,0	0,0	(0,0)	884,8	0,0	884,8
Totale costi operativi	**(751,2)**	**(1.167,8)**	**(54,9)**	**(54,5)**	**(42,1)**	**(65,8)**	**(2.136,5)**	**(22,3)**	**(2.158,8)**
Risultato operativo lordo (EBITDA)	**295,9**	**16,1**	**0,5**	**5,3**	**(0,6)**	**15,9**	**333,1**	**(0,3)**	**332,8**
Ammortamenti	(4,0)	(82,9)	(0,4)	(0,3)	(0,2)	(2,2)	(90,1)	(0,1)	(90,1)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(2,6)	(41,5)	(0,0)	(0,1)	0,0	(0,2)	(44,5)	(0,0)	(44,5)
Accantonamenti	(65,3)	(57,3)	0,0	(4,0)	(0,4)	0,0	(127,0)	0,0	(127,0)
Risultato al lordo del costo del capitale impiegato (= EBIT)	**224,0**	**(165,6)**	**(0,0)**	**0,9**	**(1,2)**	**13,5**	**71,5**	**(0,4)**	**71,1**
Saldo finanziario	(28,3)	(4,3)	(0,1)	(0,2)	(0,1)	0,1	(32,8)	(0,0)	(32,8)
Imposte sul reddito	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)
Risultato netto	**195,8**	**(169,9)**	**(0,1)**	**0,7**	**(1,3)**	**13,6**	**38,7**	**(0,4)**	**38,3**

(1) la separata indicazione di FCU è da considerarsi a titolo esemplificativo e non esaustivo. Il perimetro delle reti gestite da RFI potrebbe subire variazione nel corso degli anni

Allegato 7 - Contratto di Programma - parte Servizi

Schema documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche di cui all'art.6

A corredo della proposta di inserimento/esclusione di linee di cui all'articolo 6.1 a), RFI fornirà unitamente all'elenco delle linee ed ai relativi costi di Manutenzione emergenti/cessanti, quanto segue:

- planimetria da 25.000 a 5.000

- dati di cui alla successiva tabella:

Linee	N. treni consuntivati nei due anni precedenti	N. treni programmati nell'anno in corso	IMU medio (€/treno*km) da budget	Ricavi da pedaggio (€) (*)	Costi di circolazione (€) (**)	Costi di manutenzione (€)

(*) Ricavi da pedaggio relativi alla parte A del canone
(**) Quota dei Costi di Circolazione finanziata con il CdP-Servizi

Performance e penalità

Penali previste dall'articolo 9.2

rigo	Indicatore livello Guasti (valori annuali)							
	Gruppo Rete	**Indicatore livello Guasti** (n. guasti/Km) Livello contrattuale base	**I scaglione**		**II Scaglione**		**III Scaglione**	
			Intervallo	**Penale totale per Gruppo Rete *(euro)***	**Intervallo**	**Penale totale per Gruppo Rete *(euro)***	**Intervallo**	**Penale totale per Gruppo Rete *(euro)***
	A	B	C	D	E	F	G	H
1	**Linee con Tg ≤ 40**	0,5	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* ***0,51 e 1,00***	100.000	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* ***1,01 e 2,00***	140.000	*Il valore dell'indice deve risultare* **maggiore di 2,00**	260.000
2	**Linee con 40 < Tg < 100**	0,8	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* **0,81 e 1,30**	140.000	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* **1,31 e 2,30**	200.000	*Il valore dell'indice deve risultare* **maggiore di 2,30**	370.000
3	**Linea con Tg ≥ 100**	1,2	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* **1,21 e 1,70**	320.000	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* **1,71 e 2,70**	450.000	*Il valore dell'indice deve risultare* **maggiore di 2,70**	840.000
4	**Linee all'interno dei Nodi**	2,2	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* **2,21 e 2,70**	580.000	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* **2,71 e 3,70**	810.000	*Il valore dell'indice deve risultare* **maggiore di 3,70**	1.500.000
5	**Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS**	0,9	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* **1,00 e 1,49**	460.000	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* **1,50 e 2,49**	640.000	*Il valore dell'indice deve risultare* **maggiore di 2,49**	1.200.000

rigo	Tempi di primo intervento (valori annuall)							
	Gruppo Rete	**Tempi primo intervento (tempi medi annui per Gruppo Rete)**	**I scaglione**		**II Scaglione**		**III Scaglione**	
			Tempo medio di intervento *(entro n. minuti rispetto al livello base)*	**Penale totale per Gruppo Rete *(euro)***	***Tempo medio di intervento*** *(entro n. minuti rispetto al livello base)*	**Penale totale per Gruppo Rete *(euro)***	***Intervallo*** *(maggiore di n. minuti rispetto al livello base)*	**Penale totale per Gruppo Rete *(euro)***
	I	L	M	N	O	P	Q	R
6	**Linee con Tg ≤ 40**	≤ 1,5 h	*entro 20 minuti*	50.000	*entro 40 minuti*	70.000	*maggiore di 40 minuti*	130.000
7	**Linee con 40 < Tg < 100**	≤ 1,5 h	*entro 20 minuti*	70.000	*entro 40 minuti*	100.000	*maggiore di 40 minuti*	185.000
8	**Linea con Tg ≥ 100**	≤ 1 h	*entro 20 minuti*	160.000	*entro 40 minuti*	225.000	*maggiore di 40 minuti*	420.000
9	**Linee all'interno dei Nodi**	≤ 0,5 h	*entro 20 minuti*	290.000	*entro 40 minuti*	405.000	*maggiore di 40 minuti*	750.000
10	**Linee con velocità > 250 km/h e dotate di ERTMS**	≤ 0,5 h	*entro 20 minuti*	230.000	*entro 40 minuti*	320.000	*maggiore di 40 minuti*	600.000

(**) Valore riferito all'orario di lavoro (8.00-16.36 da lunedì a venerdì), negli altri orari il valore dei tempi di primo intervento è pari ad 1 ora

Penali previste all'Articolo 9.3

rigo	**Articolo**	**penale (euro)**
11	quanto all'articolo 5, comma 4	10.000
12	quanto all'articolo 5, comma 5	20.000
13	quanto all'articolo 5, comma 6	40.000
14	quanto all'articolo 5, comma 7	10.000
15	quanto all'articolo 5, comma 9 e 17 lett. a) ultimo periodo	2.000
16	quanto all'articolo 8, comma 1	10.000
17	quanto all'articolo 8, comma 2	20.000

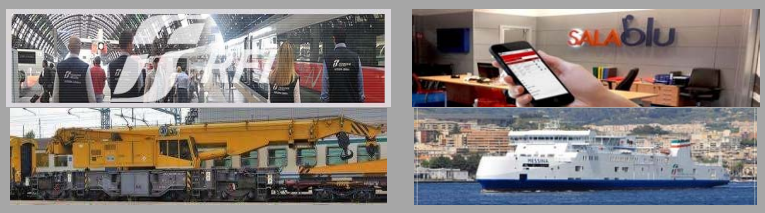
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026 – PARTE SERVIZI

Allegato 9

Documento Illustrativo delle Altre Attività di Gestione della Rete





INDICE

1. SAFETY 2
1.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ: 2
1.2 RIFERIMENTI NORMATIVI 4
2. SECURITY 5
2.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ: 5
2.2 RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE 9
3. NAVIGAZIONE 12
3.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ: 12
3.2 RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE 13
4. SERVIZIO ALLE PERSONE CON DISABILITÀ E RIDOTTA MOBILITÀ (PRM) 14
4.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ: 14
4.2 RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE 16
5. SERVIZIO SGOMBERO INFRASTRUTTURA 17
5.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ: 17
5.2 IL SERVIZIO FORNITO DIRETTAMENTE DA RFI 17
5.3 RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE 18
6. SERVIZIO CIRCOLAZIONE 19
6.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ 19
6.2 RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE 20

1. Safety

1.1 Descrizione attività:

Il processo "Safety" ricomprende, per quanto di pertinenza del Gestore nell'ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'ANSFISA nell'Allegato "A" al Decreto 4/2012 del 9 agosto 2012, le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell'infrastruttura connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, nonché le prestazioni relative al monitoraggio ambientale e le prestazioni sanitarie. In tale quadro le attività del processo di Safety possono riassumersi come segue:

Elaborazione del quadro normativo, gestione della sicurezza e monitoraggio ambientale:

definizione ed emanazione delle Disposizioni e Prescrizioni di Esercizio per disciplinare i propri processi interni e l'operatività del proprio personale, nonché per regolare le interfacce tra il proprio personale e quello delle Imprese Ferroviarie in coerenza con le norme internazionali (STI, RID, ecc.) e nazionali cogenti, i principi contenuti nel Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di cui all'Allegato "B" del Decreto 4/2012 dell'ANSF, le norme tecniche e istruzioni di settore e le regole di buona pratica;

promozione ed attuazione degli interventi sulle attrezzature tecnologiche degli impianti, di linea e dei veicoli che permettano - anche in caso di degrado - l'utilizzazione delle loro capacità residue per evitare l'adozione di onerosi provvedimenti mitigativi affidati al "fattore umano";

svolgimento di attività di verifica, ispettorato, indagine sulla sicurezza dell'esercizio e della circolazione ferroviaria (rispetto della normativa e degli standard vigenti);

presidio della realizzazione di interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario;

attuazione e miglioramento del Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza in coerenza con il D.Lgs.50/2019;

individuazione, analisi e monitoraggio dei rischi con valutazione in ottemperanza al Regolamento (UE) 402/2013 in caso di modifiche di tipo tecnologico e organizzativo;

elaborazione del Piano Integrato Annuale della Sicurezza e della Relazione Annuale della Sicurezza e gestione della Banca Dati Sicurezza;

proposizione all'ANSFISA di nuove norme di esercizio o di modifiche e integrazioni di quelle esistenti;

attività finalizzata alla minimizzazione dell'impatto ambientale del Gestore e relativo sistema di monitoraggio e gestione del sistema di gestione ambientale societario;

presidio in merito all'evoluzione della normativa nazionale e comunitaria in materia di sicurezza del lavoro e di tutela dell'ambiente, in applicazione della legislazione generale e di settore, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Elaborazione di specifiche e standard tecnici ed attività per l'ottenimento della omologazione/certificazione/messa in servizio:

elaborazione delle specifiche tecniche di costruzione, prove, manutenzione e utilizzo delle linee, degli impianti, dei sistemi e dei sottosistemi di terra in coerenza con le STI e gli standard tecnici nazionali;

attribuzione ai veicoli in possesso di autorizzazione di messa in servizio e registrati nel RINF (Registro Infrastruttura), italiano o di un altro Paese europeo, della circolabilità ai fini dell'accesso alla infrastruttura ferroviaria di RFI, in quanto responsabile della gestione della circolazione;

benestare alla valutazione di "compatibilità treno-tratta", svolta dalla IF autonomamente e nel rispetto della normativa comunitaria (IV pacchetto ferroviario);

attività di valutazione funzionale e integrazione dei componenti/prodotti generici/applicazioni generiche/sottosistemi/sistemi infrastrutturali per il rilascio dei certificati di omologazione;

ottenimento delle certificazioni/autorizzazioni all'utilizzo/autorizzazioni di messa in servizio dei componenti/prodotti generici/applicazioni generiche/sottosistemi/sistemi necessari all'infrastruttura nazionale per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

presidio delle attività svolte nell'ambito degli Organismi Internazionali e Nazionali, con riferimento alla standardizzazione delle specifiche, delle norme e procedure in materia di interoperabilità e sicurezza ferroviaria;

presidio e realizzazione applicazione in RFI del Registro Infrastrutture (RINF-RFI) in ottemperanza al Regolamento (UE) n. 777/2019;

presidio delle attività legate alla Autorizzazione alla Messa In Servizio (AMIS) dei sottosistemi strutturali ai sensi del D. Lgs. 57/2019 del 14/05/2019.

Ricerca e Sperimentazione:

Studi, ricerca, sperimentazione di innovazioni tecniche e tecnologiche di elementi dell'infra-struttura, degli impianti e dei sistemi ferroviari;

Sperimentazione, secondo le norme CENELEC, dei componenti/sistemi necessari all'infra-struttura.

Sanitario:

assicurare il presidio sanitario relativamente alla salute ed all'idoneità psico-fisica del personale ferroviario, nonché sorvegliare sulle condizioni degli ambienti di lavoro ivi compresi quelli di contatto con il pubblico. Il complesso delle relative attribuzioni e funzioni, unitamente alle competenze in materia di prevenzione, ispezione, assistenza e consulenza sanitaria, è da considerare riferito non solo all'ambito ferroviario ma esteso all'intero comparto dei trasporti (medicina dei trasporti);

assicurare l'esercizio e lo sviluppo dei sistemi di vigilanza sanitaria riferiti alla medicina legale nonché alla medicina del lavoro;

assicurare l'esercizio e lo sviluppo di sistemi strumentali e complementari di medicina specialistica, diagnostica e di laboratorio;

assicurare il controllo della qualità dei processi e dei prodotti, sulla base di parametri professionali specialistici;

assicurare le funzioni di controllo nel rispetto delle normative concernenti la sorveglianza sanitaria e l'igiene industriale;

gestire le attività di Audit sanitario.

Alcune delle attività descritte in precedenza possono assumere natura d'investimento e, come tali, vengono finanziate nell'ambito del Contratto di Programma – parte Investimenti. Inoltre si precisa in relazione al Sanitario che tale segmento opera anche in regime di mercato e ciò consente, allo stato attuale, di poter finanziare l'attività in conto esercizio senza ricadute sulla contribuzione da Stato.

1.2 Riferimenti normativi

Si riportano di seguito i principali riferimenti normativi relativi all'attività di Safety:

DM 138T – 31 ottobre 2000 (Atto di concessione) che prevede all'articolo 2 (oggetto e durata), quale oggetto della concessione:

- ✓ lettera c): lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura ferroviaria nazionale ai fini della sicurezza della circolazione, qualora tali attività non siano attribuite ad apposita agenzia pubblica o ad organismi riconosciuti in ambito comunitario
- ✓ lettera d): lo svolgimento delle attività di collaudo e controllo dei materiali necessari all'infrastruttura, ivi comprese le certificazioni già svolte dall'Istituto Sperimentale del cessato Ente Ferrovie dello Stato di cui alla tabella A allegata al presente decreto
- ✓ lettera f): lo svolgimento delle attività di natura sanitaria affidate dalla vigente normativa

D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"

D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 57 "Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)"

Direttiva 1/dir/2010 del 22 febbraio 2010, emanata dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Regolamento (UE) 402/2013

Decreto ANSF 4/2012 del 9 agosto 2012;

Legge n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130.

2. Security

2.1 Descrizione attività:

Le attività del processo di Security sono finalizzate al monitoraggio e alla salvaguardia della sicurezza del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario, delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore nonché dei dipendenti e dell'infrastruttura stessa.

Il sistema ferroviario, a differenza di ciò che accade nelle altre realtà industriali (es. aeroporti), è di per sé un sistema che deve rimanere aperto al pubblico oltre che ai viaggiatori: le stazioni, infatti, sono riferimento e punto di incontro delle città. Tutto questo viene esaltato nelle grandi realtà metropolitane dove la stazione è punto di interscambio tra flussi di traffico nazionale/regionale. La rete ferroviaria, per la sua capillare ramificazione, è forse l'infrastruttura più vasta e distribuita del nostro Paese e tale imponente "estensione" ne esalta il carattere di sistema aperto con le immaginabili problematiche connesse alla security.

Anche per le predette caratteristiche gli asset dell'infrastruttura ferroviaria sono "d'interesse" per chi vuole arrecare danno (per motivi ideologici, politici, etc.). Il terrorismo, nelle sue molteplici manifestazioni, costituisce una minaccia globale, attuale e incalzante che non risparmia i cittadini, il territorio e gli interessi dell'Unione Europea (UE) e, specialmente, degli Stati che la compongono. Lo attestano, in particolar modo, i pesanti attentati commessi ai settori del trasporto con gli eventi di Madrid l'11 marzo 2004 e a Londra il 7 luglio 2005.

Oltre alle minacce di matrice terroristica si registrano anche episodi di sabotaggio, vandalismi, furti, tutti eventi che incidono sulla regolare circolazione ferroviaria e che possono determinare gravi rischi per i soggetti presenti negli ambiti ferroviari ed i dipendenti. È compito anche del Gestore attuare tutte le possibili azioni volte alla prevenzione o al contenimento di tali rischi.

Per lo svolgimento delle citate funzioni di controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza, il Gestore si interfaccia e si coordina con le Istituzioni e le Forze dell'Ordine, quali il Ministero dell'Interno, il Servizio di Polizia Ferroviaria, il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile, per concordare programmi, individuare obiettivi, predisporre difese e strumenti nell'ambito di tutto il settore ferroviario.

Tutte le attività di prevenzione sono condivise con la Polizia Ferroviaria, organo istituzionalmente preposto a garantire la sicurezza e l'ordine pubblico negli ambienti ferroviari. Periodicamente, in specifici incontri che si svolgono a livello centrale e territoriale, i competenti uffici del Gestore condividono con la Polizia Ferroviaria tutte le azioni da mettere in campo, ciascuno per la parte di propria competenza, per la sicurezza delle persone e per la tutela del patrimonio di questa importante infrastruttura nazionale.

Tra i compiti svolti da RFI in ambito "Security" vi è anche il supporto operativo nella gestione delle emergenze, anche tramite la gestione dei rapporti con le strutture di Protezione Civile nazionale e territoriale con cui Ferrovie dello Stato ha stipulato Protocolli di Intesa (nazionale e regionali) fin dal luglio 2008.

In sintesi, le attività principali svolte dalle preposte strutture societarie centrali e territoriali possono riassumersi come segue:

definizione di politiche e procedure in materia di protezione aziendale (sicurezza dei luoghi e delle attività industriali, tutela del patrimonio) ed elaborazione del Piano di Protezione Aziendale;

attività di tutela degli asset dell'infrastruttura, monitoraggio dei rischi nonché definizione delle misure tecnico organizzative di tutela del patrimonio, quali a titolo esemplificativo:

- ✓ prevenzione dei furti rame, fenomeno che interessa tutte le principali direttrici della rete nazionale con istituzione di servizi di prevenzione e vigilanza lungo linea in coordinamento e supporto alle forze dell'ordine;
- ✓ costante monitoraggio degli impianti su tutto il territorio nazionale per individuare eventuali occupazioni abusive degli asset RFI, le cui operazioni di sgombero e chiusura/demolizione vengono gestite dalle FF.OO con il supporto del Gestore;
- ✓ gestione in ambito ferroviario del trasporto di manifestanti e tifosi, in collaborazione con le Questure e la Polizia Ferroviaria, anche grazie alla partecipazione all' Osservatorio Nazionale sulle Manifestazioni Sportive;

gestione dei rapporti con Polfer e Protezione Civile, Organismi ed Istituzioni Locali e Nazionali nell'implementazione delle misure straordinarie di emergenza per il regolare svolgimento della circolazione ferroviaria;

identificazione e salvaguardia dei punti sensibili della rete, anche in collaborazione con le Istituzioni preposte a livello Nazionale e Internazionale;

valutazione dei rischi di security ai fini della progettazione e implementazione delle misure di prevenzione e mitigazione, anche in relazione alla gestione dell'emergenza;

supporto alle strutture competenti nell'ambito della gestione delle anormalità rilevanti, degli incidenti di esercizio e delle crisi nonché presenziamento del Centro Operativo Direzionale Generale e dei Centri Operativi Territoriali;

coordinamento e gestione dei rapporti con l'Autorità Giudiziaria in merito ai servizi obbligatori previsti dalla licenza GSM-R (Art.96 del Codice delle Comunicazioni);

ove necessario, attività di accertamento delle infrazioni alle norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie (DPR 753/80);

studio e sviluppo, in accordo con le competenti strutture societarie, delle normative e delle specifiche tecniche di security;

sviluppo dei progetti per l'installazione delle contromisure tecnologiche/infrastrutturali finalizzate alla prevenzione dei rischi di security, garantendone la relativa manutenzione; in particolare l'attività prevede la predisposizione dei progetti per la tutela degli impianti strategici per la circolazione ferroviaria quali stazioni, sottostazioni elettriche, gallerie, posti tecnologici;

partecipazione, anche in supporto alla Direzione Centrale Protezione Aziendale, a tavoli/Gruppi di Lavoro istituzionali nazionali ed internazionali di settore; adesione a organizzazioni o enti che promuovono e diffondono la cultura della security anche in relazione alle minacce emergenti:

- ✓ partecipazione Osservatorio Nazionale Furti di rame istituito presso il Ministero dell'Interno che elabora strategie coordinate di prevenzione e contrasto del fenomeno, con la partecipazione anche di altri stakeholder pubblici e privati;
- ✓ collaborazione con l'UIC - Union Internationale des Chemins de fer – ed in particolare con il Dipartimento Security e con la "Security Platform" - al fine di promuovere le *best practices* di settore, favorire la cooperazione internazionale fra imprese del settore, e contribuire ad individuare le più adeguate misure di prevenzione e contrasto degli illeciti;

- ✓ partecipazione al COLPOFER (Gruppo Speciale in seno alla citata UIC) che ha quale obiettivo lo sviluppo e la standardizzazione di procedure di security finalizzate alla prevenzione della criminalità in ambito ferroviario, agevolando lo scambio di informazioni fondate su un monitoraggio uniforme dei fenomeni criminali.

Le competenti strutture del Gestore prendono parte a tutti i Gruppi di Lavoro istituiti presso tale organismo che afferiscono, tra gli altri, il coordinamento nei Grandi Eventi Internazionali (es. Olimpiadi); la protezione contro il terrorismo e attività estremiste; la sicurezza nel trasporto merci pregiate/pericolose; le frodi/contraffazione di titoli di viaggio; il "Gruppo Brennero".

In relazione alle attività relative alla Polfer, il Gestore sostiene, sulla base di una serie di provvedimenti di seguito elencati nella sezione "riferimenti normativi", una quota degli oneri per il servizio svolto dal personale di Polizia Ferroviaria:

spese occorrenti per il funzionamento degli uffici e dei Posti di Polizia Ferroviaria nel rispetto delle normative vigenti (concessione locali; spese di manutenzione locali; acquisto arredi uffici, cancelleria; pagamento utenze, imposte, etc.);

oneri di accasermamento del personale (alloggio individuale per Dirigenti Compartimenti Polfer e Responsabili Posti Polfer; alloggio collettivo per il restante personale Polfer; arredi e pagamento utenze alloggi collettivi);

indennità per scorte a bordo treno;

indennità per i servizi di vigilanza scalo diurna e notturna.

Progetto Gate e altre attività operative



A partire dal 2015 Direzione Protezione Aziendale (DPA) di RFI si è fatta promotrice di un nuovo modello di HUB ferroviario da applicare principalmente presso le grandi stazioni di RFI. Tale iniziativa, conosciuta con il nome di "Progetto Gate", prevede la suddivisione delle aree di stazione in due macro-zone. L'area denominata di I (primo) livello è una zona di stazione aperta al pubblico dove trovano collocazione gli esercizi commerciali. L'area di II (secondo) livello è quella prettamente dedicata all'esercizio ferroviario, e comprende le banchine e le zone in testa ai binari.

Il modello di HUB ferroviario adottato prevede che l'accesso all'area di II livello sia reso possibile unicamente a coloro i quali siano in possesso di un regolare titolo autorizzativo, oltre che al personale ferroviario autorizzato. Le due aree sono pertanto delimitate da setti fissi di separazione ed il transito tra di esse può avvenire solo attraverso appositi punti di passaggio denominati "Gate". Presso questi ultimi avviene il controllo delle autorizzazioni che può essere effettuato manualmente da parte del personale di DPA appositamente incaricato, ovvero in maniera automatica grazie all'utilizzo di tornelli dotati di appositi sistemi di lettura. Anche in quest'ultimo caso, resta necessaria la presenza, seppur limitata, del personale di DPA per la corretta gestione dei flussi.

Il progetto Gate si è reso necessario per dare risposta alla crescente esigenza di sicurezza, espressa anche attraverso richieste istituzionali da parte delle Prefetture, presso le principali stazioni del circuito ferroviario, spesso oggetto di numerosi atti illeciti ed attività abusive.

Il progetto ha coinvolto inizialmente le stazioni di Roma Termini e Milano Centrale ed è stato esteso, anche in ragione dei positivi riscontri da parte della clientela nonché del decremento degli atti illeciti compiuti in stazione, anche ad altre grandi stazioni ferroviarie, quali la stazione di Firenze Santa Maria Novella nel 2018 e la stazione di Napoli Centrale nel 2020, anche a seguito delle misure anti Covid.

Il Progetto Gate sarà esteso entro il 2026 anche ad altre grandi stazioni ferroviarie, in particolare, presso le stazioni di Torino Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Bologna Centrale e Bari Centrale.

Sempre più di rilievo sono inoltre le attività svolte dai 13 Presidi Territoriali di Protezione Aziendale, ovvero Strutture operative di security distribuite capillarmente sull'intero territorio nazionale in cui operano Coordinatori, Coadiutori, Tecnici Specializzati e Operatori Specializzati in Attività di Supporto.

I Presidi Territoriali di Protezione Aziendale, in coerenza con gli indirizzi e le politiche aziendali e di Gruppo, svolgono le seguenti attività con riguardo al proprio ambito territoriale:

- Attuazione delle politiche, delle strategie e dei piani operativi elaborati dalle competenti Strutture a livello aziendale e di Gruppo, finalizzati alla tutela degli *asset* societari;
- Monitoraggio delle criticità di *security* attraverso costanti attività di rilevamento degli eventi anomali che interessano il patrimonio societario;
- Organizzazione e svolgimento, mediante l'impiego di personale specializzato, mezzi tecnici (ad es. apparati tecnologici per la verifica dei titoli autorizzativi) ed infrastrutture funzionali (*gate* di accesso), di tutte le attività finalizzate al controllo ed alla ottimale gestione dei flussi di passeggeri e beni all'interno delle aree di esercizio ferroviario nelle stazioni di Firenze Santa Maria Novella, Milano Centrale, Roma Termini e Napoli Centrale;
- Predisposizione dell'analisi dei rischi cui gli *asset* situati sul territorio di competenza sono soggetti, avvalendosi dell'apposito sistema di supporto informativo;
- Supporto alla definizione del piano di tutela del patrimonio societario per gli aspetti di propria competenza;
- Gestione dei rapporti istituzionali con i referenti territoriali di Protezione Civile, Forze dell'Ordine e Polizia Ferroviaria, Prefetture e Questure, al fine di tutelare gli interessi societari all'occorrere di eventi e condizioni potenzialmente incidenti sulla regolarità della circolazione e sulla sicurezza ferroviaria (ad es.: spostamento di tifosi e/o manifestanti, disinnesco di ordigni bellici, occupazioni della sede ferroviaria, anormalità rilevanti ed incidenti di esercizio);
- Supporto tecnico-operativo, su richiesta dell'Autorità Giudiziaria, relativamente all'impiego di apparati tecnologici (ad es. di videosorveglianza) finalizzato al contrasto di reati perpetrati ai danni della Società o di reati compiuti all'interno di *asset* societari e di Gruppo (furto rame, furto gasolio, danneggiamenti, etc.);
- Partecipazione all'Osservatorio sulle Manifestazioni Sportive, agli Osservatori Provinciali e Regionali Furti Rame, ai Comitati Territoriali, ai Comitati Provinciali Ordine e Sicurezza Pubblica, ai Comitati Provinciali di Difesa Civile, al Comitato Operativo Viabilità e ad altri consessi di volta in volta definiti;
- Predisposizione e svolgimento di specifiche attività di *security* volte alla prevenzione e/o alla gestione di situazioni critiche e di anormalità riscontrate nelle rispettive aree di competenza;
- Attività di contestazione, accertamento e verbalizzazione relativamente alle infrazioni di cui alle norme contenute nel DPR 753/1980;
- Presenziamento e monitoraggio degli *asset* societari in occasione di tutti eventi che possano arrecare nocumento (ad es. incidenti, manifestazioni, grandi eventi sportivi/culturali) ai beni societari o provocare ripercussioni sui processi produttivi, svolgendo le opportune attività di raccordo con le Autorità di Pubblica Sicurezza;

Attività di controllo sugli Istituti di Vigilanza privata incaricate dello svolgimento di servizi di sicurezza in ambito ferroviario;

Collaborazione nella definizione delle esigenze di *budget*, anche in relazione ai servizi ed alle dotazioni della Polizia Ferroviaria, monitorando altresì l'andamento degli interventi pianificati per la manutenzione degli immobili in uso alla predetta Polfer;

Attività di verifica rispetto alle procedure vigenti per l'accesso ai siti aziendali;

Collaborazione con le Strutture societarie competenti in merito al contrasto di reati e di fenomeni potenzialmente lesivi degli interessi aziendali (truffe, frodi, furti, danneggiamenti);

Collaborazione ove opportuno alla pianificazione ed alla preparazione di esercitazioni di Protezione e Difesa Civile (es. simulazioni di calamità naturali) finalizzate a testare l'efficacia e l'efficienza dei Piani di Emergenza Interni (PEI), prendendovi altresì parte ove previsto.

Con riferimento alle attività operative di Protezione Aziendale, si segnala inoltre il ruolo centrale della Sala Situazioni Sicurezza (S^3), per la quale si prevede nell'arco di Piano l'estensione delle attività con l'attivazione H24, 7 su 7 e l'ampliamento dell'organico. La Sala S^3 svolge, mediante personale specializzato e con l'ausilio di tecnologie all'avanguardia, numerose attività di supporto delle funzioni e dei processi, quali:

Attività di tutela del patrimonio societario alimentando il completo e corretto flusso delle informazioni nei confronti del vertice societario;

Ricezione, acquisizione (attraverso risorse aziendali sul territorio) e raccolta (anche attraverso attività di ricerca su fonti aperte) di tutte le informazioni concernenti eventi di *security* (o eventi diversi ma recanti un potenziale impatto sulla sicurezza ferroviaria) occorsi sul territorio nazionale;

Analisi e monitoraggio degli eventi, verificando i dati e le informazioni acquisite sotto i profili dell'attendibilità, dell'esattezza e della coerenza del contenuto;

Catalogazione ed archiviazione dei dati relativi agli eventi occorsi, elaborazione di reportistica sia con cadenza prestabilita che *ad hoc*, in funzione di specifiche esigenze;

Monitoraggio in tempo reale degli *asset* del Gruppo mediante sistemi TVCC e *software* di video-analisi;

Supporto alle attività operative dei Presidi territoriali di Protezione Aziendale e dei Reperibili Nazionali.

Come già specificato in precedenza, alcune delle attività sopra descritte possono rientrare nell'ambito dei Contratti di Programma – parte Investimenti.

2.2 Riferimenti normativi ed intese

Di seguito si riportano i principali riferimenti normativi che regolano i compiti e l'attribuzione degli oneri economici della Polizia Ferroviaria, oltre ai protocolli sottoscritti sulle tematiche di Security:

l'articolo 11 del D.Lgs. C.P.S. 10 luglio 1947 n. 687, ratificato con legge 7 aprile 1956, n. 561, attribuisce all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'onere di provvedere, d'intesa con il Ministro dell'Interno, all'accasermamento del personale assegnato ai servizi di Polizia Ferroviaria;

il D.M. 30 marzo 1920, del D.M. 2 agosto 1977, del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, nonché del D.M. 16 marzo 1989, e successive modifiche, la Specialità di Polizia Ferroviaria della Polizia di Stato (di seguito "Polizia Ferroviaria") è l'organo al quale compete, in via permanente, di assicurare la prevenzione e repressione dei reati, la tutela dell'ordine pubblico e dell'incolumità dei cittadini in ambito ferroviario;

l'art 5 legge 19 aprile 1985, n. 150 prevede che le spese occorrenti per il funzionamento degli uffici e dei posti di Polizia Ferroviaria, nonché quelle per l'effettuazione dei servizi resi nell'interesse dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, siano a carico di quest'ultima;

il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 31 ottobre 2000 n. 138/T, ha concesso ad RFI la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, stabilendo all'art.3, l'obbligo per il concessionario di garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie, nonché di mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza allineati e comparabili a quelli delle principali reti europee, anche con riferimento ai nuovi sistemi di sicurezza sulle linee e sugli impianti; inoltre l'art.9 del richiamato decreto di concessione sancisce che RFI, per esigenze di difesa nazionale, ordine pubblico e protezione civile, è tenuta a rispettare gli obblighi e prestare i servizi richiesti dalle competenti autorità, con oneri da determinarsi in appositi contratti stipulati tra il Concessionario e l'autorità richiedente;

il D.lgs. 259/2003 "Codice delle comunicazioni elettroniche" all'art. 96 prescrive in merito alle prestazioni a fini di giustizia - obbligatorie per gli operatori - da effettuate a fronte di richieste di intercettazioni e di informazioni da parte delle competenti Autorità Giudiziarie. In ambito RFI, relativamente a tali obblighi connessi alla licenza del sistema radiomobile proprietario con prefisso "313", la Struttura Protezione Aziendale è responsabile di curare detti rapporti con le Autorità Giudiziarie.

In base al DL n.144/2005 convertito dalla legge 31 luglio 2005 n. 155, il Ministro dell'Interno in data 9 gennaio 2008 ha previsto all'art. 1, comma 1, le infrastrutture critiche informatizzate di interesse nazionale, quali i sistemi ed i servizi informatici di supporto alle funzioni istituzionali di una definita serie di enti, pubblici e privati, operanti nei settori strategici per il Paese, tra cui quelle di RFI;

la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 6 aprile 2006 prescrive in merito al "Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei ed in mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose;

l'art. 26 del Regolamento CE 1371/2007 prescrive a carico del Gestore dell'Infrastruttura l'adozione di misure per garantire la sicurezza personale dei passeggeri nelle stazioni ferroviarie;

Il Protocollo tra il Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri e FS sottoscritto in data 15 luglio 2008 – in fase di rinnovo – che assicura lo sviluppo ai reciproci rapporti istituzionali di collaborazione, al fine di conseguire la massima efficienza ed efficacia operativa nell'ambito dei contesti emergenziali, della previsione, prevenzione e gestione dei rischi naturali e antropici, che possano risultare pregiudizievoli per la circolazione ferroviaria, ovvero contesti emergenziali che seppur non

riguardanti la circolazione ferroviaria possano comunque richiedere l'impiego delle risorse del Gruppo FS, perseguendo finalità di tutela degli interessi fondamentali della collettività;

la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2008, concernente "Indirizzi operativi per la gestione delle emergenze", disciplina l'organizzazione e il funzionamento di SISTEMA presso la Sala Situazione Italia del Dipartimento e dispone, all'art.3.3, anche gli interventi che FS e Protezione Civile devono porre in essere nel rispetto delle proprie competenze e procedure in caso di evento cui all'art.2, comma1, lettera c) della legge 225 del 1992;

Il D.Lgs n. 61 dell'11 aprile 2011 recepisce in Italia la Direttiva 2008/114/CE dell'8 dicembre 2008 circa le procedure per l'individuazione e la designazione di Infrastrutture Critiche Europee, nei settori dell'energia e dei trasporti, nonché le modalità di valutazione della sicurezza di tali infrastrutture e le relative prescrizioni minime di protezione dalle minacce di origine umana, accidentale e volontaria, tecnologica, e dalle catastrofi naturali;

la Legge 24 febbraio 1992, n. 225, modificata dalla Legge n. 100 del 12 luglio 2012, istitutiva del Servizio Nazionale della Protezione Civile, coordinato dal Presidente del Consiglio dei Ministri e composto dalle amministrazioni dello Stato, centrali e periferiche, dalle Regioni, dalle Province, dai Comuni, dagli Enti pubblici nazionali e territoriali e da ogni altra istituzione ed organizzazione pubblica e privata presente sul territorio nazionale; all'art. 6 della citata legge 225 del 1992 si prevede che, per l'attuazione delle attività di Protezione Civile, le strutture nazionali e locali di Protezione Civile possono stipulare convenzioni con soggetti pubblici e privati;

la Convenzione tra il Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. siglata in data 17/07/2012 (come rinnovo della precedente del 07/11/2007) prescrive che il Gruppo FS corrisponda per il personale della Polizia Ferroviaria che effettua l'attività di presenziamento nelle stazioni e/o negli impianti ferroviari una indennità per i servizi di vigilanza scalo diurna e notturna, nonché una indennità di scorta per i servizi a bordo treno.

Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto".

3. Navigazione

3.1 Descrizione attività:

La Navigazione ricomprende le attività connesse al traghettamento dei treni, ivi compresi i servizi di manovra, ed i servizi di trasporto passeggeri con navi veloci, sulla tratta Villa San Giovanni-Messina, ai sensi dell'Atto di Concessione (collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna), così come modificato dal dall'articolo 47, comma 11bis del DL n.50 del 24 aprile 2017 (convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017 n.96) e s.m.i..

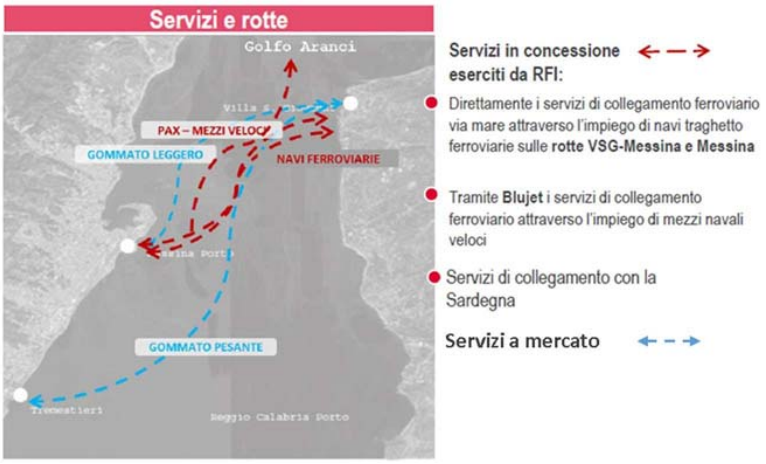


I servizi di navigazione in concessione, (traghettamento ferroviario via mare attraverso l'impiego di navi ferroviarie e mezzi navali veloci) sono gestiti da RFI direttamente o tramite sue controllate come segue:

RFI svolge direttamente i servizi di traghettamento ferroviario relativi al collegamento ferroviario di treni passeggeri e merci tra Villa S. Giovanni e Messina ed al collegamento ferroviario verso la Sardegna;

la controllata BluJet effettua il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni-Messina.

Figura 1 - servizi e rotte offerti



Si segnala, per completezza di informazione, che le attività di navigazione svolte a libero mercato sono esercitate da Bluferries, che svolge i servizi di traghettamento per il trasporto di gommato leggero e pesante (rotta VSG-Tremestieri).

Flotta navale

Nel momento in cui si scrive, i servizi di traghettamento ferroviario sono svolti da RFI per mezzo di una flotta composta dalle seguenti navi traghetto Scilla, Villa e Messina a cui si è aggiunta la Iginia inaugurata il 7 marzo 2022 ed operativa a far data dal giorno successivo. La Nave Logudoro, ferma in sosta non operativa, è in fase di dismissione.

BluJet si avvale dei seguenti mezzi navali veloci: Selinunte e Tindari

Figura 2– flotta attuale

RFI	BluJet
Navi traghetto	***Mezzi navali veloci***
Villa	Selinunte
Scilla	Tindari
Messina	
Iginia	

La Iginia ha ottenuto la certificazione "Green Plus" dal Registro Italiano Navale, che è il massimo titolo in materia di sostenibilità ambientale. Dispone di un sistema di propulsione ibrido (batterie ricaricate da pannelli solari / prese di terra nelle invasature), impianti di trattamento delle acque di sentina e delle acque nere, e sono installati propulsori elettrici che azzerano le emissioni inquinanti e di CO2 in porto e nelle manovre di entrata e di uscita.

Nell'arco di vigenza contrattuale la flotta descritta sarà oggetto di graduale ammodernamento sia attraverso l'acquisto di unità navali in sostituzione delle navi più vetuste sia attraverso investimenti di introduzione di interventi di adeguamento a propulsione ibrida con minori impatti ambientali.

3.2 Riferimenti normativi ed intese

Di seguito si riportano i principali riferimenti normativi:

D.M. n. 138/T del 31/09/2000 e s.m.i.;

Legge n. 96 del 21 giugno 2017 di conversione del Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50;

Legge n. 126 del 13 ottobre 2020 di conversione del Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104.

4. Servizio alle Persone con disabilità e Ridotta Mobilità (PRM)

4.1 Descrizione attività:

RFI, in qualità di Station Manager (Regolamento Europeo 1371 del 23 ottobre 2007), dal cambio orario di dicembre 2010, ha assunto la responsabilità dell'erogazione delle attività connesse al Servizio di Assistenza PRM in stazione nei confronti dei viaggiatori di tutte le IF, precedentemente erogate da Trenitalia.

Il servizio si articola nelle seguenti attività:

- richiesta del servizio da parte della PRM;
- analisi e pianificazione da parte di RFI;
- a valle di una verifica di fattibilità, conferma di RFI alla PRM dell'accettazione della richiesta;
- accompagnamento al treno da un meetingpoint designato fino al posto assegnato;
- accoglienza all'arrivo del treno e accompagnamento fino all'uscita di stazione o ad altro treno;
- salita e discesa dal treno con carrello elevatore per i clienti che ne necessitano;
- su richiesta, messa a disposizione di sedia a ruote;
- su richiesta, trasporto di 1 bagaglio a mano;
- adozione di eventuale provvedimento di circolazione per il ricevimento del treno in binario idoneo.

Il servizio di assistenza può essere richiesto dalla PRM:

- attraverso l'Impresa ferroviaria con cui si intende viaggiare, che si interfaccia con RFI ai fini dell'organizzazione ed espletamento del servizio;
- direttamente a RFI mediante i canali messi a disposizione (chiamata telefonica, posta elettronica, direttamente presso le Sale Blu, dal sito di RFI utilizzando Sala Blu on line o con l'app SalaBlu+).

La gestione del servizio PRM a cura di RFI avviene sempre attraverso:

- impiego del proprio personale (risorse operative presso le Sale Blu) per l'attività di gestione delle richieste, analisi e pianificazione del servizio;
- contratto nazionale con un'impresa appaltatrice, vincitrice di gara europea, per l'attività di accompagnamento in stazione.

Il circuito di assistenza PRM

RFI ha avviato le attività in un circuito iniziale di circa 250 stazioni nel 2011, progressivamente aumentate negli anni, fino alle 332 del 2021; le stazioni, diffuse sul territorio nazionale, sono individuate mediante accordi con le Associazioni più rappresentative delle persone con disabilità, le Regioni e gli altri Enti Locali e con le Imprese ferroviarie, tenendo conto delle caratteristiche

infrastrutturali di accessibilità delle stazioni, della tipologia di treni che vi fermano e della domanda di servizi di assistenza nel bacino di utenza.

Tra le stazioni del circuito sono compresi anche impianti privi di barriere architettoniche per l'accesso ai marciapiedi, in cui le PRM necessitano comunque di assistenza per la salita e discesa dai treni. Va precisato che anche treni rispondenti alle specifiche tecniche di interoperabilità, possono avere caratteristiche non compatibili con l'accesso autonomo delle PRM e che per alcuni tipi di disabilità può essere comunque necessaria l'assistenza.

Possono fruire del servizio di assistenza i viaggiatori di tutte le Imprese Ferroviarie che svolgono attività nel settore nazionale o internazionale, o nel settore regionale o locale.

Il circuito Sale Blu

Le Sale Blu sono gli uffici che organizzano, coordinano e sovrintendono alla gestione del servizio di assistenza PRM. Sono ambienti di stazione utilizzati come punto di contatto con le PRM, riconoscibili attraverso il colore blu, in cui opera personale appositamente formato.

Le Sale Blu sono presenti in 14 stazioni della rete, definite "Stazioni Master" (Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Verona Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Trieste Centrale, Genova Piazza Principe, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Ancona, Roma Termini, Napoli Centrale, Bari Centrale, Reggio Calabria Centrale e Messina Centrale). Sono aperte al pubblico tutti i giorni, festivi compresi, dalle ore 6:45 alle 21:30. A queste si è aggiunta nel 2020 una Sala Blu Nazionale, che non ha contatto diretto col pubblico, ma opera solo attraverso i canali telefonici e web.



Il servizio, in termini di attività erogate, è cresciuto costantemente negli anni con percentuali di soddisfazione da parte della clientela pari al 95%.

I tempi di preavviso per la richiesta del servizio

Il servizio viene garantito con tempi di preavviso decisamente più favorevoli rispetto alle 48 ore previste dal Reg. (CE) 1371/2007[1]:

1 h nelle 30 stazioni FAST nella fascia oraria 07:45 - 22:30 (orario di partenza/arrivo del treno) per la richiesta telefonica del servizio di assistenza;

12 h per i servizi di assistenza presso le altre stazioni del circuito richiesti telefonicamente, e per tutti i servizi - compresi quelli interessanti le 30 stazioni principali - nella fascia oraria 22:31 - 07:44;

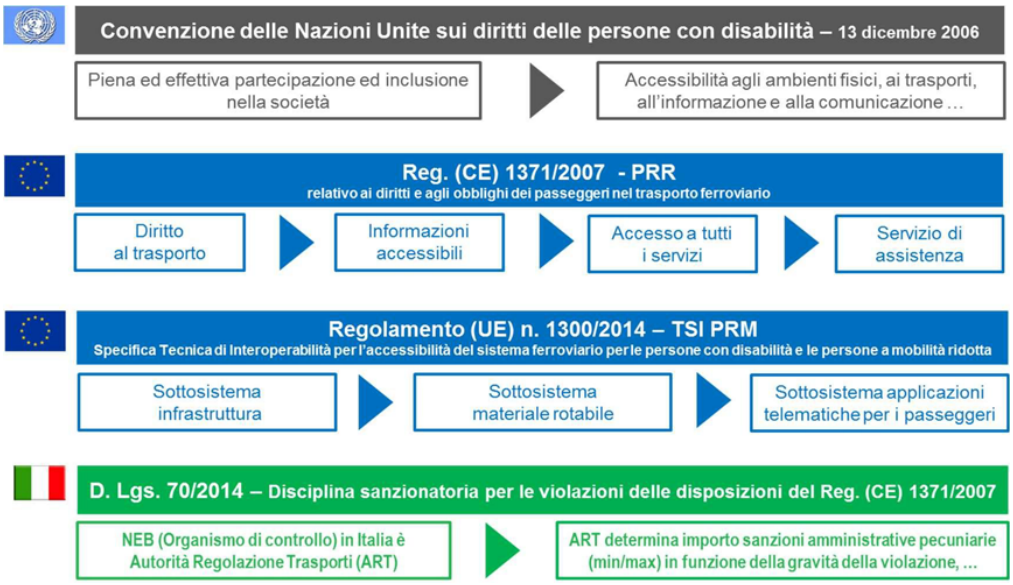
24 h per tutti i servizi richiesti per posta elettronica, con Sala Blu on line o Sala Blu Plus;

48 h per i servizi su collegamenti internazionali.

[1] Causa Covid per ampi periodi del 2020 e del 2021, rilevata la necessità di riprogrammare in maniera più efficiente l'utilizzo delle risorse impegnate, i tempi di preavviso per i servizi nazionali sono stati portati a 24 ore, indipendentemente dalla tipologia di stazione e dal canale di richiesta utilizzato.

4.2 Riferimenti normativi ed intese

Di seguito si riportano in maniera schematica i principali riferimenti normativi che regolano i compiti e l'attribuzione in materia di Assistenza alle PRM.



5. Servizio Sgombero Infrastruttura

5.1 Descrizione attività:

Il servizio di sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei è attualmente fornito da RFI a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le Imprese Ferroviarie.

La necessità del servizio sorge ogni qualvolta si verifichi il blocco della marcia di un treno, aggravato dall'impossibilità del materiale rotabile a essere movimentato direttamente sulla sede ferroviaria (ad es.: svio, assi bloccati). L'intervento con carro soccorso è essenzialmente finalizzato a liberare l'infrastruttura nel più breve tempo possibile, in modo da ripristinarne al più presto il normale utilizzo.

Attualmente la modalità del servizio si compone di due fasi:

fase 1 - riposizionamento del materiale sviato/bloccato sulla sede ferroviaria/su carrellini;

fase 2 - ricovero dei veicoli ed eventuale loro trasferimento in luogo sicuro.

RFI fornisce il servizio a far data dal 1 luglio 2018, in applicazione delle Misure 4.5 e 4.6.1.c dell'Allegato alla Delibera ART n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, che prevede che il Gestore Infrastruttura debba provvedere, direttamente o attraverso l'affidamento del servizio ad un soggetto terzo, scelto attraverso procedure ad evidenza pubblica, a garantire la disponibilità dei mezzi attrezzati e la loro ottimale gestione, ivi inclusa l'allocazione lungo la rete.

A tal riguardo, nelle more di una propria riorganizzazione interna che consentisse di erogare direttamente il servizio in esame, alla suddetta data RFI ha affidato detto servizio a Trenitalia con apposito contratto, che è stato rinnovato il 1 luglio 2021, con validità fino al 9 dicembre 2023, estendibile fino a ulteriori 12 mesi.

Il servizio viene effettuato con mezzi e personale di Trenitalia afferenti a 26 sedi di carro soccorso distribuite su territorio nazionale che, nell'arco temporale di validità del contratto, saranno gradualmente ridotte fino a 20 in un'ottica di efficientamento.

Ogni intervento prevede attualmente lo spostamento su ferrovia, dalla sede di carro soccorso al sito in cui è avvenuto lo svio, di un convoglio costituito da 1/2 locomotori (Diesel e/o Elettrico secondo le specifiche necessità) e 2 carri soccorso, con a bordo una squadra costituita da un capo deposito e da diversi agenti delle officine. Una volta raggiunto il luogo dell'evento che ha richiesto l'intervento del carro soccorso, i tecnici di Trenitalia attuano le due fasi della modalità del servizio sopra richiamate.

5.2 Il servizio fornito direttamente da RFI

A partire da gennaio 2023, il servizio di sgombero dell'infrastruttura verrà erogato, in via sperimentale e limitatamente alla rete ferroviaria di Calabria e Sicilia, direttamente a cura di RFI.

Alla scadenza del contratto con Trenitalia (dicembre 2023) ovvero all'eventuale data di proroga di validità contrattuale (entro dicembre 2024), RFI estenderà l'erogazione del servizio all'intera rete ferroviaria nazionale.

Si precisa che la nuova modalità di servizio di sgombero infrastruttura a cura diretta di RFI consisterà esclusivamente nel riposizionamento del materiale sviato/bloccato sulla sede ferroviaria/su carrellini (v. fase 1 richiamata al paragrafo precedente).

Ai fini dell'intervento, la squadra dei tecnici specializzati di RFI si sposterà via strada, mediante un mezzo-officina gommato dotato di attrezzatura trasportabile (piastre di contrasto, slitte di posizionamento, pompa, ecc.), da uno dei Nuclei di controllo mezzi d'opera di RFI fino al sito interessato

dallo svio, ovvero alla sede dell'Unità Manutentiva più prossima, se il sito dello svio non fosse accessibile via strada. In quest'ultimo caso i tecnici con la relativa attrezzatura si sposteranno per un breve tratto su ferrovia, a bordo di un autocarrello disponibile presso i vari impianti dell'Unità Manutentiva.

I mezzi-officina gommati saranno assegnati, uno per sede, a 15 Nuclei di controllo mezzi d'opera, unitamente ad un presidio ridotto aggiuntivo in Sardegna.

L'eventuale successivo trasferimento del materiale riposizionato in sede fino al più vicino punto di ricovero (v. fase 2 di cui al paragrafo precedente) non sarà ricompreso nella nuova modalità del servizio a cura diretta di RFI e potrà avvenire con lo stesso locomotore titolare del convoglio riposizionato dopo lo svio o con un locomotore di soccorso appositamente richiesto con le regole e modalità attualmente in vigore e disciplinate nel Prospetto Informativo della Rete.

5.3 Riferimenti normativi ed intese

Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014

6. Servizio Circolazione

6.1 Descrizione attività

RFI organizza le attività di comando e controllo e provvede alla gestione sicura della circolazione dei treni su una rete di oltre 16.700 km di linee e circa 2.200 stazioni, per diverse Imprese Ferroviarie clienti che svolgono servizi di trasporto passeggeri e merci.

Il processo della circolazione è regolato da un insieme di norme, procedure e modelli organizzativi tarati sulle caratteristiche infrastrutturali e sull'attrezzaggio tecnologico delle linee e degli impianti che ne permettono l'utilizzo ottimale in termini di sicurezza e di capacità.

Tutte le attività di gestione della circolazione sono svolte a ottimizzare l'uso della capacità della rete e accrescere la quantità e la qualità dell'offerta alle Imprese ferroviarie e delle condizioni del traffico ferroviario.

Attraverso il coordinamento delle strutture operative centrali e delle sale territoriali RFI gestisce la circolazione sulla base delle tracce orarie assegnate, delle tracce straordinarie ulteriormente disponibili o delle loro variazioni. Garantisce la programmazione e l'erogazione dei servizi previsti dal PMdA e degli altri servizi accessori; se necessario garantisce l'accesso alle aree individuate per l'erogazione di tali servizi

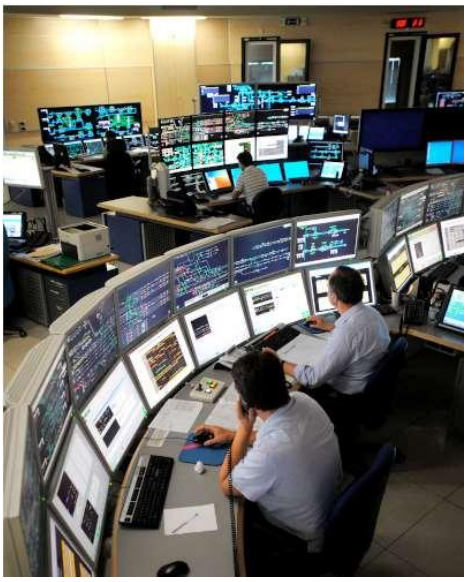
In caso di eventi che causano perturbazione alla circolazione RFI adotta le procedure tese a minimizzare i tempi per il ripristino delle normali condizioni di circolazione e ridefinisce il programma di circolazione tenendo conto della capacità residua e dei criteri previsti dalle norme di sicurezza e dal PIR in vigore.

Attraverso le figure e le strutture appositamente individuate presidia il processo di analisi della circolazione e attribuzione delle cause di ritardo al fine dell'applicazione di quanto previsto dai contratti di utilizzo dell'infrastruttura e dal sistema di Performance regime definito nel PIR.

Un consolidato processo di miglioramento governato attraverso il Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) e sistemi informativi evoluti garantiscono la rendicontazione della produzione e dei servizi erogati alle Imprese Ferroviarie.

Organizzazione del servizio

Il servizio è assicurato attraverso le strutture centrali di Direzione Circolazione che sovrintendono la Sala Operativa Nazionale e le strutture territoriali suddivise in 11 Aree che, oltre al personale addetto ai processi di supporto al servizio, gestiscono 15 sale Circolazione e le stazioni della Rete.



Le tecnologie per il distanziamento tra treni in linea (i cosiddetti sistemi di blocco), gli apparati di sicurezza per la gestione degli itinerari nelle stazioni e i sistemi di telecomando rappresentano gli elementi che determinano diversi Modelli organizzativi di gestione della circolazione e del traffico ferroviario, definiti sistemi di esercizio (Dirigenza locale, Dirigenza Centrale, Dirigenza Centrale Operativa).

Gran parte della rete è gestita tramite complesse tecnologie di comando e controllo a distanza (SCC, ACCM, CTC) governate da posti centrali di coordinamento. Queste implementano il presidio umano, facendo evolvere l'organizzazione verso

modelli di gestione della circolazione sempre più avanzati, che miglioreranno la tempestività dell'erogazione di informazioni alla clientela e il monitoraggio della puntualità dei treni.

Nelle stazioni e nelle sale Circolazione il servizio è organizzato su turni rotativi che garantiscono il presidio del processo h24, gestendo la circolazione di oltre 9.000 treni al giorno su oltre 24mila chilometri di binari; in coerenza con la programmazione dei treni e delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della Rete.

6.2 Riferimenti normativi ed intese

D.M. n. 138/T del 31/09/2000 e s.m.i

Decreto legislativo n. 112/2015 del 15/07/2015

Legge n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CONTRATTO DI PROGRAMMA - PARTE SERVIZI

Allegato 10

Stato di attuazione al 31.12.2021





INDICE

1. INQUADRAMENTO GENERALE E QUADRO DEI FINANZIAMENTI 2

2. RENDICONTO DELLE SPESE IN C/INVESTIMENTI E IN C/ESERCIZIO 6

2.1 RENDICONTO SPESE IN C/INVESTIMENTI 6

2.2 RENDICONTO SPESE IN C/ESERCIZIO 7

1. Inquadramento generale e quadro dei finanziamenti

Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi, reso operativo a far data dal 09 giugno 2014, è stato in vigore sino alla stipula del Contratto 2016-2021, dapprima, per effetto della proroga di cui all'art. 4 del medesimo contratto e successivamente per effetto dall'emanazione del Decreto-Legge n. 210 del 30 dicembre 2015, ed a seguito all'emanazione della Legge 27 febbraio 2017 n. 19 (legge di conversione del Decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244).

Il Contratto di Programma 2016-2021 - parte Servizi è divenuto pienamente efficace, a far data dal 2 ottobre 2017, a seguito della registrazione da parte della Corte dei conti del D.M. n. 359 del 12 luglio 2017 con il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato l'atto. Con tale ultimo passaggio si è perfezionato l'iter autorizzativo avviato nell'agosto del 2016 con la presentazione del Contratto all'esame del CIPE.

In seguito il CdP-Servizi 2016-2021 è stato modificato per effetto della sottoscrizione dei seguenti Atti Integrativi:

> **Primo Atto Integrativo al Contratto di Programma - parte Servizi 2016-2021,** predisposto in ottemperanza ai meccanismi di aggiornamento previsti dall'articolo 6 del medesimo Contratto per recepire le variazioni intervenute rispetto alla disciplina ed al quadro finanziario originariamente contrattualizzato. L'atto è stato approvato con Decreto Ministeriale (n. 206) in data 14 maggio 2020, registrato dalla Corte dei Conti in data 16 giugno 2020;
>
> **Secondo Atto Integrativo al Contratto di Programma - parte Servizi 2016-2021,** predisposto, come il precedente, in ottemperanza ai meccanismi di aggiornamento previsti dall'articolo 6 del medesimo Contratto per recepire le variazioni intervenute rispetto alla disciplina ed al quadro finanziario; l'atto è divenuto pienamente efficace in data 19 ottobre 2021 con la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto MIMS n. 342 di approvazione dell'Atto.

Con il **Contratto di Programma 2012-2014** si è proceduto alla contrattualizzazione delle seguenti risorse:

Attività **in conto esercizio**:

> + 1.211 milioni di euro per l'anno 2012, recati dalla Legge n. 184 del 12 novembre 2011 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014), di cui 101 milioni di euro ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria, come meglio specificato nella sezione delle risorse in c/capitale;
>
> + 1.211 milioni di euro per l'anno 2013, stanziati dalla Legge n. 229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2013 e bilancio pluriennale per il triennio 2013-2015), di cui 161 milioni di euro ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria, come meglio specificato nella sezione delle risorse in c/capitale;
>
> + 975,6 milioni di euro per l'anno 2014, stanziati dalla Legge n. 148 del 27 dicembre 2013 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e bilancio pluriennale per il triennio 2014-2016);
>
> + 975,6 milioni di euro per l'anno 2015, stanziati dalla Legge n. 191 del 23 dicembre 2014 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017);

Per quanto riguarda le **risorse in conto capitale** da destinare alle attività di Manutenzione Straordinaria, l'articolazione delle fonti è di seguito riportata:

Prima annualità del **Contratto** (2012)

+300 milioni di euro, stanziati dalla Delibera CIPE n. 33 del 23 marzo 2012 (pubblicata sulla G.U. del 28.06.2012) a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con l'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;

+300 milioni di euro, recati dall'art. 1, comma 175 della Legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013);

+19 milioni di euro, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 milioni di euro dal CIPE nella seduta del 18.03.2013 (delibera n. 22/2013);

+101,0 milioni di euro, surplus di risorse originariamente previsto in c/esercizio portato a copertura del fabbisogno di Manutenzione Straordinaria sulla base di quanto disposto dalla Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 7-ter;

-28,5 milioni di euro per effetto del definanziamento operato dalla Delibera 36/2016 sulle disponibilità assegnate a valere sul cap. 7514 "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relative opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui l'art. 6 della Legge 29/11/1984 n. 798". Tale definanziamento ha trovato copertura come meglio specificato di seguito:

- ✓ +21,4 milioni di euro come quota parte delle risorse recate dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 a parziale reintegro del definanziamento di cui al punto precedente con risorse individuate nell'ambito aggiornamento 2016 del CdP Investimenti 2012-2016 (cap. bilancio 7122/PG 2), contrattualizzate a valere sull'annualità 2016 del CdP-S 2016-2021;
- ✓ +7,1 milioni di euro, quale residuo fabbisogno riconducibile ai due punti precedenti, coperto attraverso l'impiego di parte delle risorse individuate nell'ambito del CdP Investimenti 2017-2021 e recentemente contrattualizzate con il Primo Atto Integrativo al CdP 2016-2021-parte Servizi.

Seconda annualità del Contratto (2013)

+319 milioni di euro, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 mln di euro dal CIPE nella seduta del 18.03.2013 (delibera n.22/2013);

+240 milioni di euro recati dall'art. 32 comma 1 del Decreto-legge n.98/2011 (ridestinati a beneficio del Contratto dal CIPE con delibera n.22/2013 nella seduta del 18.03.2013);

+161 milioni di euro, surplus di risorse originariamente previsto in c/esercizio portato a copertura del fabbisogno di Manutenzione Straordinaria sulla base di quanto disposto dalla Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 7-ter.

Terza annualità del Contratto (2014)

+500 milioni di euro, assegnati dal comma 73 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) del 27 dicembre 2013;

+220 milioni di euro, assegnati, con la Legge n. 164 dell'11 novembre 2014 (legge di conversione del Decreto-Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia") con cui è stata definita l'integrale copertura dei fabbisogni contrattuali, finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014 prevedendo, all'art.1, comma 10 che: "*una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziate dalla legge 27 dicembre 2013, n. 147, quale contributo in conto impianti a favore di RFI è finalizzata agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma parte Servizi 2012-2014 con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali*".

Quarta annualità del Contratto (2015)

+500 milioni di euro, assegnati della Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) del 27 dicembre 2014.

+220 milioni di euro, come quota parte delle risorse recate dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016) individuate a valere del PG 2 del capitolo 7122.

Con il **Contratto di Programma 2016-2021** e successivi Atti integrativi sono state contrattualizzate, per la copertura dei costi delle attività di gestione **in conto esercizio,** le seguenti risorse:

+975,6 milioni di euro per l'anno 2016, stanziati dalla Legge n. 209 del 28 dicembre 2015 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018);

+975,6 milioni di euro per l'anno 2017, stanziati dalla Legge n. 232 del 11 dicembre 2016 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019);

+975,6 milioni di euro per l'anno 2018, stanziati dalla Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020);

+40,0 milioni di euro per l'anno 2018, stanziati dalla Legge n. 136 (Legge di conversione del Decreto-legge 23 ottobre 2018 n. 119 - Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria) sul Cap di bilancio 1541;

-100,0 milioni di euro di riduzione delle risorse, per ogni annualità contrattuale a partire dal 2019, apportate della Legge 27 dicembre 2017 n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020);

+140,0 milioni di euro per l'anno 2019, stanziati dalla Legge n.145 del 30 dicembre 2018 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e pluriennale per il triennio 2019-2021); Quota parte di dette risorse, nella misura pari a 100 milioni di euro annui, rappresentano il ripristino del definanziamento operato della Legge 27 dicembre 2017 n. 205, di cui al punto precedente;

+1.015,6 milioni di euro per l'anno 2020 stanziati dalla Legge n.160 del 27 dicembre 2019 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e pluriennale per il triennio 2020-2022).

1.065,56 milioni di euro per l'anno 2021 stanziati dalla Legge 178 *"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023"* (c.d. Legge di Bilancio 2021).

Alle sopra descritte risorse in conto esercizio vanno aggiunte le risorse specificatamente previste per l'effettuazione del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina – Reggio Calabria e viceversa, a valere sul capitolo di Bilancio n. 7255 (di competenza della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del MIT) pari a:

7,1 milioni di euro per il periodo 1 ottobre 2018 – 31 dicembre 2019 – contrattualizzati con il sopra richiamato Primo Atto Integrativo;

5,68 milioni di euro per l'annualità 2020 contrattualizzate con il Secondo Atto Integrativo al CdP-S 2016-21;

5,68 milioni di euro per l'annualità 2021 (contrattualizzate con il Secondo Atto Integrativo al CdP-S 2016-21 nella misura di 4,26 milioni di euro (periodo gennaio-settembre 2021), la restante quota da contrattualizzare con la sottoscrizione del nuovo CdP-S 2022-26).

Per quanto riguarda le **risorse in c/capitale** da destinare alle attività di Manutenzione Straordinaria, l'articolazione delle fonti è di seguito dettagliata:

+ 3.750 milioni di euro (750 milioni per ciascuna annualità 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020), assegnati della Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) del 27 dicembre 2014;

+ 752 milioni di euro recati dalla Legge n. 30 dicembre 2020, n. 178 (Legge di Bilancio 2021) e contrattualizzati con il Secondo Atto Integrativo al CdP-S, che ha garantito l'integrale copertura di tutto il periodo contrattuale.

Il quadro al 31.12.2021 delle fonti e degli impieghi per competenza è sinteticamente riepilogato nella tabella successiva.

Tabella 1 - Quadro di sintesi degli impieghi e delle fonti di finanziamento per competenza nel periodo 2012-2014 e 2016-2021

dati in mln euro

Impieghi previsti in CdP-S	CdP-S 2012-2014					CdP-S 2016-2021							Totale
	2012	2013	2014	2015	Totale	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totale	
Conto Esercizio	1.110	1.050	976	976	4.111	976	976	1.016	1.023	1.021	1.071	6.082	10.193
Conto Investimenti	720	720	720	720	2.880	750	750	750	750	750	752	4.502	7.382
Totale	1.830	1.770	1.696	1.696	6.991	1.726	1.726	1.766	1.773	1.771	1.823	10.584	17.575

Risorse contrattualizzate in CdP-S	CdP-S 2012-2014					CdP-S 2016-2021							Totale
	2012	2013	2014	2015	Totale	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totale	
Risorse previste in c/esercizio (*) (**)	1.110	1.050	976	976	4.111	976	976	1.016	1.023	1.021	1.071	6.082	10.193
Risorse previste in c/capitale	691	720	720	500	2.631	999	750	750	750	750	752	4.751	7.382
Totale coperture CdP-S	1.801	1.770	1.696	1.476	6.743	1.974	1.726	1.766	1.773	1.771	1.823	10.832	17.575
Fabbisogno residuo non coperto a l.v.	(29)	-	-	(220)	(249)	249	-	-	-	-	-	249	0

(*) Con la sottoscrizione del CdP-S 2016-21 quota parte delle risorse è assegnata alle attività della Circolazione

(**) Comprensivo delle risorse Stato a copertura del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina – Reggio Calabria e viceversa

2. Rendiconto delle spese in c/investimenti e in c/esercizio

2.1 Rendiconto spese in c/investimenti

Il quadro delle contabilizzazioni e delle erogazioni di cassa al 31.12.2021, distinto per fonte di finanziamento e contratto, è riportato nel prospetto successivo.

Tabella 2 - Quadro contabilizzazioni/erogazioni di cassa al 31.12.2021

CONTABILIZZAZIONI (dati in mln di euro)		Importo contrattuale	Consuntivi										
CdP-S	Annualità		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	al 2021
2012-14	I annualità (2012)	720,00		395,38	186,81	69,16	27,64	17,57	7,34	5,30	6,48	0,50	716,18
	II annualità (2013)	720,00			491,32	150,96	40,27	17,53	6,65	6,55	2,40	1,00	716,68
	III annualità (2014)	720,00			56,71	467,51	132,97	34,54	16,53	7,63	0,49	1,19	717,55
	IV annualità (2015)	720,00				339,38	248,55	82,58	23,65	14,66	5,45	1,58	715,84
	Sub totale CdP-S 2012-2014	2.880,00	-	395,38	734,85	1.027,01	449,43	152,21	54,17	34,13	14,82	4,27	2.866,26
2016-21	I annualità (2016)	750,00					559,38	136,27	31,64	10,97	1,57	0,48	740,30
	II annualità (2017)	750,00						522,21	159,73	40,08	15,61	4,60	742,22
	III annualità (2018)	750,00							536,39	149,94	35,67	14,06	736,06
	IV annualità (2019)	750,00							14,47	543,59	131,19	33,36	722,61
	V annualità (2020)	750,00								5,03	516,90	160,65	682,57
	VI annualità (2021)	752,00									-	534,49	534,49
	Sub totale CdP-S 2016-2021	4.502,00	-	-	-	-	559,38	658,47	742,23	749,60	700,94	747,63	4.158,25
	Totale complessivo	7.382,00	-	395,38	734,85	1.027,01	1.008,80	810,68	796,40	783,74	715,76	751,90	7.024,51

EROGAZIONI DI CASSA (dati in mln di euro)			Importo contrattuale	Consuntivi									
CdP-S	Ministero erogatore	Fonte		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	al 2021
2012-14	MEF	Cap.1541	262,89			262,89	-	-						262,89
	MIT (*)	Cap. 7514 - Fondo Infra. - Del. CIPE 33/2012	271,44			88,30	76,01	107,14						271,44
		Cap.7122 - LDS 2016 (annualità 2012)(**)	26,53											-
		Cap.7122 - LDS 2016 (annualità 2012)(***)	2,03											-
	MIT	Cap. 7518 - Fondo infra. - Del. CIPE 22/2013	240,00		82,00		129,63	28,19	0,18					240,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2013	300,00			289,00	11,00							300,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2013	338,00			153,00	185,00							338,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2014	500,00				500,00							500,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2014	220,00				101,26	118,74						220,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2015)	500,00				300,74	199,26						500,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2016 (annualità 2015)	220,00				-	-						-
		Sub totale CdP-S 2012-2014	2.880,89	-	82,00	793,19	1.303,64	453,33	0,18	-	-	-	-	2.632,34
2016-21	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2016)	750,00					585,09	164,91					750,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2017)	750,00						655,97	94,03				750,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2018)	750,00							509,50	181,86		58,64	750,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2019)	750,00								640,45	63,22	36,33	740,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2020)	750,00									571,90	136,45	708,35
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2021)	752,00										-	-
		Piano Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13)	26,53						7,50					7,50
		Ripristino risorse a favore del CdP-I Cap.7122 - LDS 2016	-26,53											-
		Sub totale CdP-S 2016-2021	4.502,00	-	-	-	-	585,09	828,38	603,53	822,31	635,11	231,42	3.705,85
	Totale		7.382,89	-	82,00	793,19	1.303,64	1.038,41	828,57	603,53	822,31	635,11	231,42	6.338,18

Dati cumulati (dati in mln di euro)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contabilizzazioni cumulate	-	395,38	1.130,22	2.157,23	3.166,04	3.976,72	4.773,12	5.556,85	6.272,61	7.024,51
Erogazioni cumulate	-	82,00	875,19	2.178,83	3.217,24	4.045,81	4.649,34	5.471,65	6.106,76	6.338,18
Surplus di cassa(+) / Deficit di cassa (-)	0	-313,38	-255,03	21,60	51,21	69,09	-123,78	-85,20	-165,85	-686,33

Il contabilizzato complessivo di tutte le annualità contrattuali al 31.12.2021 è pari a 7.025 milioni di euro, a fronte di un totale di risorse erogate che ammonta a 6.338 milioni di euro.

Al 31.12.2021 si registra, pertanto, una differenza tra contabilizzazioni effettuate ed erogazioni ricevute pari a -686 milioni di euro da riassorbire negli anni successivi.

Tale differenza negativa è così caratterizzata:

534,49 milioni di euro come delta tra contabilizzazioni ed erogazioni ricevute a valere di interventi di manutenzione straordinaria della rete dell'annualità 2021. A riguardo, si rappresenta che la disponibilità di cassa recata dalla Legge n. 30 dicembre 2020, n. 178 è ripartita per 2 milioni di euro per l'anno 2021 e 50 milioni di euro per ciascun anno a partire dal 2022 fino al 2036.

151,90 milioni di euro come effetto netto recato dal mancato incasso delle risorse relative all'annualità 2015, pari a 222 milioni di euro, relativi alle risorse trasferite dal CdP 2017-2021 – parte Investimenti (Capitolo 7122 PG 2 del Ministero delle Economia e delle Finanze) le

cui disponibilità di cassa, sono risultate sino ad oggi non sufficienti a garantire l'erogazione a favore del CdP-S ed il residuo, pari a 70,1 milioni di euro, per maggiori erogazioni ricevute su talune annualità derivanti da un diverso andamento dei lavori rispetto alle previsioni.

Con riferimento al CdP-S 2012-2014, al 31.12.2021, il volume della spesa a fronte degli importi contrattualizzati è pari a oltre il 99%, permangono code di contabilizzazioni al 31.12.2021 pari a circa 13,5 milioni di euro (circa 3 milioni per singola annualità a fronte dei 720 milioni annui contrattualizzati).

Più in dettaglio, nel caso degli interventi "1696A 2013-I002 - Rinnovo Travata Metallica sul fiume Bradano" – (residuo da contabilizzare pari a circa 2 milioni di euro) e "1731A 2014-I005 – Manutenzione straordinaria fabbr. Polfer (residuo da contabilizzare pari a circa 1 milione di euro) vi sono stati dei problemi progettuali e realizzativi, in via di risoluzione con stima di completamento entro l'anno, che ne hanno ritardato l'attuazione.

I restanti interventi sono nella maggior parte dei casi completati, il ritardo nel completamento della spesa residua è prevalentemente riconducibile a fenomeni di natura amministrativo – contabile ovvero legati a chiusura collaudi, contabilità di fine lavori, variazioni titolarità gestione lavori.

È in corso di svolgimento una puntuale ricognizione sugli interventi in esame con le competenti strutture territoriali con previsione di completamento delle attività di analisi entro il corrente anno.

2.2 Rendiconto spese in c/esercizio

Per quanto riguarda l'ammontare dei contributi in conto esercizio percepiti sino al 31.12.2021, il successivo prospetto mostra un quadro sostanzialmente in linea con le previsioni contrattuali.

Tabella 3 - Quadro delle risorse in c/esercizio al 31.12.2021

dati in mln euro	CdP- 2012-2014					CdP- 2016-2021							Totale
	2012	2013	2014	2015	totale	2016	2017	2018	2019	2020	2021	totale	
(a) **Stanziato** (Bilancio di Previsione dello Stato)	1.110	1.050	976	976	**4.111**	975,6	975,6	1.015,6	1.022,7	1.021,2	1.071,2	**6.081,89**	**10.193,1**
(b) **Erogato dell'anno**	1.110	1.050	976	976	**4.111**	975,6	975,6	1.015,6	1.015,6	1.022,7	1.073,1	**6.078,03**	**10.189,2**
(b-a) **Delta da erogare**	-	-	-	-	-	-	-	-	(7,1)	1,4	1,8	**(3,9)**	**(3,9)**

Con le erogazioni per cassa dell'anno 2021, pari a 1.073 milioni di euro derivanti dall'incasso delle risorse a carico del cap 1541 (pari a 1.066 milioni di euro) e delle risorse a carico del cap 7255 (pari a 7,5 milioni di euro) destinate al servizio di traghettamento veloce Messina – Reggio Calabria, permane un credito al 31 dicembre 2021 pari a 3,9 milioni di euro riconducibile all'espletamento del servizio di navigazione descritto.

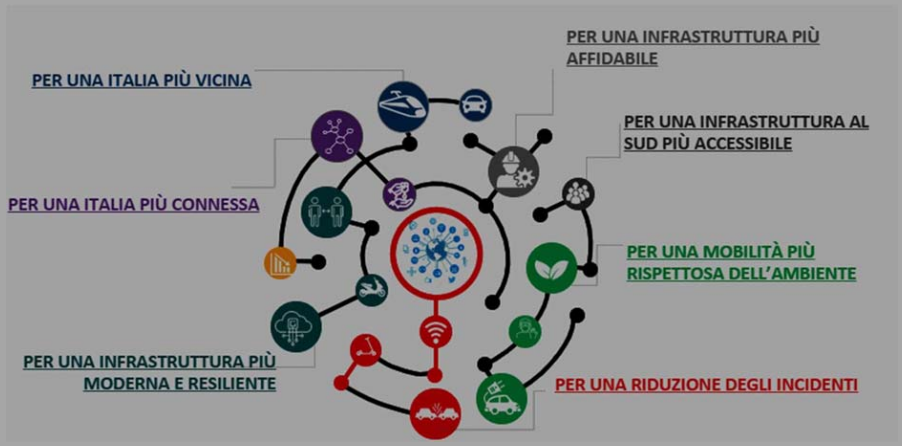
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CONTRATTO DI PROGRAMMA - PARTE SERVIZI

Allegato 11

Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile





Le infrastrutture sono essenziali per permettere la mobilità delle persone, lo spostamento delle merci, la fornitura di acqua ed energia, la qualità abitativa e dell'ambiente di vita, la trasmissione di informazioni e la comunicazione tra soggetti geograficamente distanti. Esse costituiscono, quindi, la spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale di un territorio, influenzandone la produttività, facilitando il commercio con altre aree e mercati, migliorando l'inclusione economica e sociale. In questa prospettiva, il sistema infrastrutturale è un elemento cardine per la promozione di un modello di sviluppo più inclusivo, resiliente e sostenibile ed infatti assume un'importanza chiave all'interno dell'Agenda ONU 2030 soprattutto in considerazione degli impatti diretti e indiretti che ha su le molteplici dimensioni identificate dai 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs).

Proprio l'Agenda 2030, oltre ad offrire un quadro strategico integrato dove le dimensioni economiche, sociali e ambientali contribuiscono in maniera sinergica a definire un modello di sviluppo sostenibile, permette attraverso un sistema di target e indicatori di evidenziare il posizionamento di ogni Paese rispetto alle ambizioni descritte dagli SDGs.

Nel confronto europeo l'Italia mostra elementi di debolezza concentrati in particolare nel settore delle infrastrutture di trasporto, in quelle idriche e nel contesto urbano e abitativo.

Con riferimento alle infrastrutture di trasporto i target e gli indicatori di riferimento per misurare il contributo del settore agli SDG sono stati principalmente individuati nei seguenti KPI: 1) volumi di passeggeri e merci per modalità di trasporto, 2) densità della rete ferroviaria in rapporto all'estensione del territorio e alla popolazione 3) qualità della dotazione infrastrutturale (% di rete AV, % rete a doppio binario e % rete elettrificata sul totale delle reti ferroviarie).

Relativamente all'utilizzo di mobilità pubblica, l'indicatore internazionale che misura il peso di ferrovie e autobus nell'utilizzo dei mezzi di trasporto da parte dei passeggeri evidenzia una situazione relativamente favorevole per l'Italia rispetto agli altri Paesi UE. Tuttavia, i dati statistici nazionali continuano a fotografare un livello di elevata insoddisfazione nell'utilizzo dei mezzi pubblici: nel 2019 il 33,5% delle famiglie italiane dichiara di avere difficoltà di collegamento con mezzi pubblici nella zona in cui risiede, con quote relativamente più alte nelle Regioni del Mezzogiorno (40,3% in media; 55% in Campania). Rimane elevata la percentuale delle persone che utilizzano abitualmente il mezzo privato per raggiungere il luogo di lavoro (74,2%; 77,4 nel Nord-Est) e ancora bassa la quota degli studenti che usano solo mezzi pubblici per recarsi al luogo di studio (28,5% in media; 21,1% Sicilia rispetto a 41,7% nella Provincia di Trento).

Attualmente, il 90% del traffico di passeggeri in Italia avviene su strada ed è limitata la quota del traffico ferroviario. Anche per il trasporto merci la quota su rotaia è bassa, inferiore alla media UE (nel 2019 era l'11,9 per cento, contro il 17,6 per cento).

Classe	Unità di Misura	2020	2019	2018	2017	2016
Trasporto ferroviario	migliaia tonnellate	90.529	94.295	97.197	94.287	92.949
Trasporto ferroviario	migliaia tonnellate-km	20.749.932	21.308.998	22.069.819	22.334.637	22.712.340
Trasporto marittimo	migliaia tonnellate	469.365	508.074	501.958	475.164	461.990
Trasporto su strada	migliaia tonnellate	933.601	978.883	920.732	885.451	901.518
Trasporto su strada	migliaia tonnellate-km	133.221.982	137.986.231	124.914.943	119.686.783	112.638.856
Totale	migliaia tonnellate	1.493.495	1.581.252	1.519.887	1.454.902	1.456.457
Trasporto aereo	migliaia tonnellate	806	1.055	1.094	1.101	1.012
Trasporto aereo	migliaia tonnellate-km	2.923.335	4.539.346	4.416.633	4.540.114	

L'Italia ha il numero di autovetture ogni mille abitanti più alto tra i principali Paesi europei e una delle flotte di autoveicoli più vecchie dell'Europa occidentale. Nel 2018 i veicoli altamente inquinanti erano pari al 45 per cento della flotta totale e al 59 per cento del trasporto pubblico.



Un valore più elevato dell'indicatore è rappresentato graficamente con colori più scuri.
Fonte: Istat.

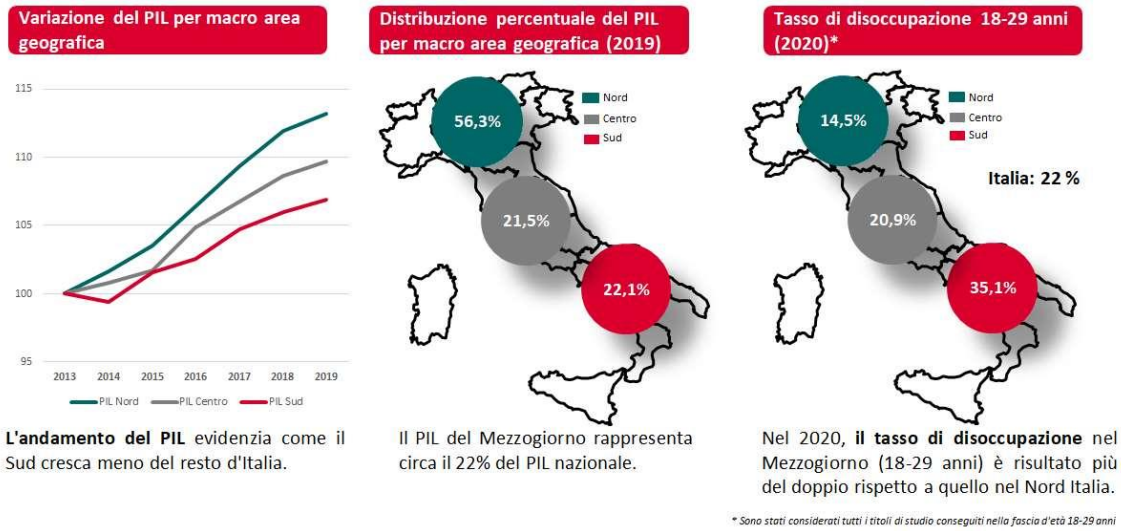
Numerose analisi suggeriscono che il ritardo infrastrutturale dell'Italia sia uno dei fattori di ostacolo al recupero di competitività.

A questo aspetto generale, si aggiunge il divario tra nord e sud del Paese.

Il Mezzogiorno costituisce un contesto economico-sociale articolato e complesso. ''Il Sud, in cui vive un terzo degli italiani, produce un quarto del prodotto nazionale lordo; rimane il territorio arretrato più esteso e più popoloso dell'area dell'Euro" [1]

.

[1] Fabrizio Balassone Servizio Struttura Economica, Banca d'Italia Il Mezzogiorno: una ''questione nazionale'' Consultazione pubblica SUD - Progetti per ripartire, 23 marzo 2021



Il «Piano Sud 2030, Sviluppo e coesione per l'Italia», realizzato dal governo italiano, riporta che "Il Mezzogiorno nell'ultimo ventennio ha subito un sistematico processo di disinvestimento, con poche e modeste interruzioni. A dispetto dei luoghi comuni, il livello di spesa pro capite al Sud è significativamente inferiore rispetto al resto del Paese [...]."

Il progressivo disinvestimento nel Sud del Paese ha determinato un indebolimento del «motore interno» dello sviluppo, con conseguenze negative per tutto il Paese, che ha visto indietreggiare in Europa anche le regioni più sviluppate del Centro-Nord, per il mancato apporto dei reciproci effetti benefici dell'integrazione economica. Il grado di interdipendenza economica tra le aree, trascurato in questo ventennio di contrapposizione territoriale, è molto forte. La SVIMEZ (Associazione per lo SViluppo dell'Industria nel MEZzogiorno) calcola che ogni euro investito in infrastrutture al Sud attivi 0,4 euro di domanda di beni e servizi nel Centro-Nord. Secondo le stime della Banca d'Italia, un incremento degli investimenti pubblici nel Mezzogiorno pari all'1 per cento del suo PIL per un decennio (circa 4 miliardi annui), avrebbe effetti espansivi significativi per l'intera economia italiana[2].

Se ci riferiamo al settore ferroviario, abbiamo nelle regioni del Mezzogiorno una dotazione di rete inferiore rispetto alla media nazionale ed anche gli standard infrastrutturali presentano un ritardo in termini di percentuale di rete a doppio binario al sud rispetto alla media nazionale e percentuale di rete elettrificata al sud rispetto alla quota nazionale.

[2] Panetta F. (2019), Lo sviluppo del Mezzogiorno: una priorità nazionale. Intervento del Direttore Generale della Banca d'Italia, 21 settembre, Foggia.

Densità della dotazione di rete ferroviaria

	Chilometri di rete ferroviaria per 10.000 Ettari		Chilometri di rete ferroviaria per 10.000 abitanti	
	2018	2010	2018	2010
Classe	Italia/Ripartizioni /Regioni	Italia/Ripartizion /Regioni	Italia/Ripartizion /Regioni	Italia/Ripartizion /Regioni
Italia	6,7	6,6	3,3	3,4
Centro	6,6	6,4	3,2	3,2
Isole	5,1	5,1	3,8	3,9
Mezzogiorno	6,3	6,3	3,8	3,8
Nord	7,1	7,0	3,1	3,1
Nord-est	6,2	6,1	3,3	3,3
Nord-ovest	8,0	7,9	2,9	2,9
Sud	7,1	7,1	3,8	3,8

Qualità della dotazione di rete ferroviaria

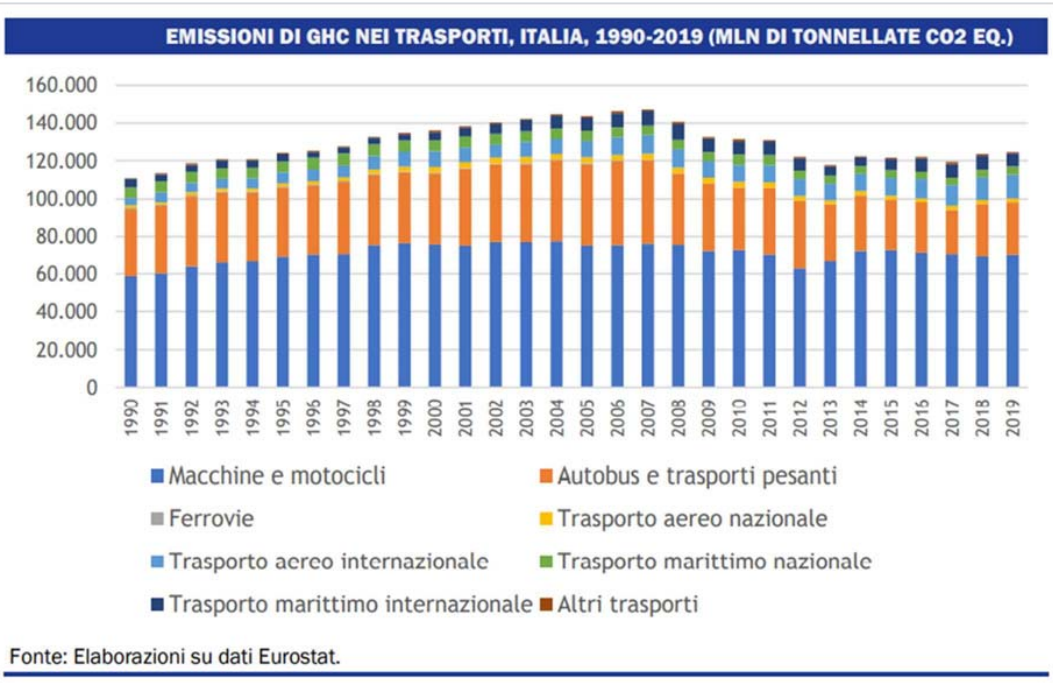
	% Reti ferroviarie a binario doppio e multiplo sul totale		% Reti ad Alta Velocità sul totale		% Reti ferroviarie elettrificate sul totale	
	2018	2010	2018	2010	2018	2010
Classe	Italia/Ripartizion /Regioni	Italia/Ripartizion /Regioni	Italia/Ripartizion /Regioni	Italia/Ripartizion /Regioni	Italia/Ripartizion /Regioni	Italia/Ripartizion /Regioni
Italia	40,4	38,8	3,6	3,4	67,0	64,9
Centro	54,5	55,4	4,2	4,8	80,4	74,9
Isole	10,8	9,3	0,0	0,0	31,8	32,4
Mezzogiorno	26,1	23,4	1,2	0,9	51,1	48,3
Nord	47,0	45,9	5,6	5,2	75,6	75,9
Nord-est	49,1	49,1	6,5	6,9	74,3	75,6
Nord-ovest	45,2	43,3	4,9	3,9	76,6	76,1
Sud	33,4	30,3	1,7	1,4	60,4	56,1

Fonte: ISTAT - GRAFICI INTERATTIVI DEL RAPPORTO SDGS 2022

Ulteriore ambito analizzato è quello relativo al tema dei cambiamenti climatici e in particolare del contributo alla mitigazione prodotto dal settore dei trasporti in termini di riduzione delle emissioni di gas clima alteranti (GHC). In Italia, nel 2019, i trasporti erano responsabili di circa il 26% del totale delle emissioni (stessa media EU 27), con un peso che è stato crescente negli ultimi anni a fronte di una riduzione complessiva delle emissioni a livello Paese (-26,9% nel 2019 rispetto ai valori del 1990, a fronte di una media EU 27 di -28,9%) e una crescita nel comparto dei trasporti (3,2% nel settore con esclusione del trasporto aereo e marittimo internazionale e 12,2% considerando anche questi due segmenti). All'interno dei trasporti, il trasporto privato (macchine e motocicli) è responsabile per circa il 56% delle emissioni del settore[3] (con un peso relativo che è aumentato di 3,4 punti percentuali dal 1990 al 2019) mentre il 22% è attribuibile agli autobus e ai trasporti pesanti (-9,6 punti percentuali di

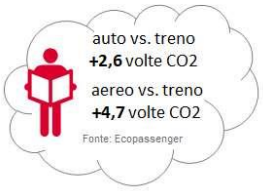
[3] Considerando anche il contributo del trasporto aereo e marittimo internazionale

calo nel peso relativo). Le ferrovie contribuiscono in maniera marginale (0,1%), con un peso relativo che dal 1990 si è anche ridotto di circa 0,5 punti percentuali.



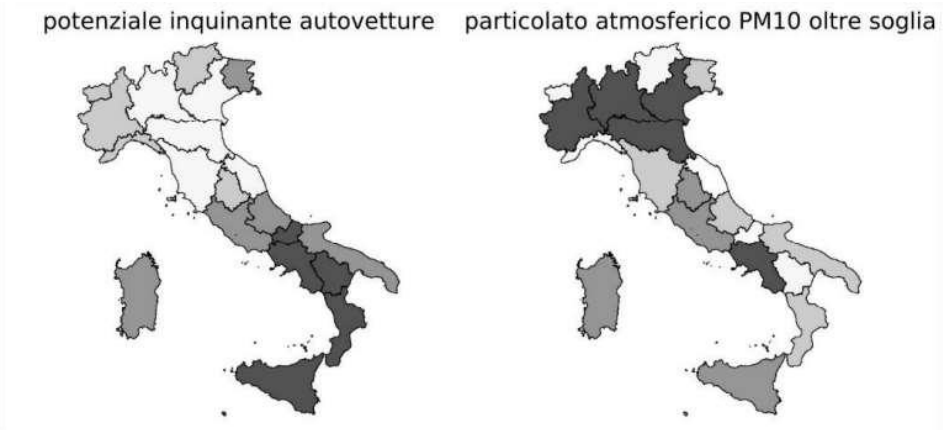
Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat.

A questo risultato contribuisce il vantaggio competitivo del trasporto ferroviario sotto il profilo delle emissioni.





In questo ambito le città svolgono un ruolo importante nel raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile e l'inquinamento dell'aria è uno degli elementi rilevanti che qualificano la sostenibilità degli insediamenti urbani soprattutto con riferimento alla qualità della vita e al benessere delle persone. I livelli di inquinamento atmosferico da particolato rimangono in Italia elevati e superiori alla media UE-27. Il fenomeno è rilevante soprattutto nelle città della pianura Padana dove sono anche più elevati i livelli di attività e mobilità.



Un valore più elevato dell'indicatore è rappresentato graficamente con colori più scuri. L'indicatore sul numero di giorni di superamento della soglia per il particolato atmosferico PM10 è disponibile a livello di comune capoluogo di provincia e non per ognuno di essi; il dato regionale è stato costruito come media semplice dei comuni capoluogo che appartengono alla regione e per cui è disponibile il valore. Per le Marche e il Molise non è disponibile nessun dato.
Fonte: Istat.

Nel contesto delle azioni di mitigazione al cambiamento climatico e in particolare quelle relative al raggiungimento della neutralità carbonica, le sfide più significative sono rappresentate dalle variazioni assolute. Come è noto, infatti, l'obiettivo della neutralità carbonica necessita di un miglioramento continuo e crescente degli indicatori di emissione in ogni settore, compreso quello dei trasporti e della logistica dove il passaggio verso tecnologie a più bassa emissione dovrebbe accelerare nel corso dei prossimi anni. Un recente rapporto dell'Agenzia Internazionale dell'Energia (IEA)4 ha evidenziato una serie di milestone a livello settoriale per il raggiungimento a livello globale dell'obiettivo del "net zero emissions". In particolare, i target che riguardano il settore dei trasporti indicano il raggiungimento entro il 2030 di una quota di veicoli elettrici nel trasporto privato e pubblico pari almeno al 60% e nel 2035 pari al 50% nei trasporti pesanti. Inoltre, entro il 2040, il 50% del carburante utilizzato nel settore dell'aviazione deve essere a bassa emissione. Il trasporto ferroviario può contribuire in modo diretto (Elettrificazioni) e indiretto (switch modale).

L'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) per lo sviluppo sostenibile

Il MIT e il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) sono chiamati a svolgere un ruolo fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi definiti dalla '*Sustainable and Smart Mobility Strategy*' (SSMS) proposta dalla CE nel 2020 per contribuire alla riduzione del 90% delle emissioni di Co2 entro il 2050, e per completare lo spazio unico europeo dei trasporti delineato con il Libro Bianco del 2011 anche al fine di promuovere la coesione, ridurre le disparità regionali, migliorare la connettività e l'accesso al mercato interno per tutte le regioni.

La valenza in termini di sostenibilità degli investimenti RFI riguarda l'opera nella sua complessità a partire dalle scelte e le modalità di progettazione fino alla realizzazione, messa in esercizio e gestione della stessa. Il nuovo approccio alla progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie ha trovato una prima applicazione nell'ambito di tutte le misure inserite nei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza, per le quali è stata verificata la conformità al principio del "*Do Not Significant Harm*" (DSNH) definito dal Regolamento (UE) 2020/852 (c.d. Regolamento 'Tassonomia') in base al quale un'attività economica è sostenibile se contribuisce ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali previsti dallo stesso Regolamento senza arrecare danno ai restanti obiettivi ambientali. La "nuova" chiave di lettura connessa al rispetto del principio DNSH a cui sono stati sottoposti gli investimenti

ferroviari finanziati dal Recovery and Resilience Facility (RFF) ha permesso di esplicitare in modo organico come la sostenibilità dell'infrastruttura di RFI non sia solo una caratteristica intrinsecamente connessa alla modalità di trasporto per cui è realizzata (il ferro contribuisce per meno dello 0,5% alle emissioni di Co2 del settore trasporti in Europa, complessivamente responsabile del 25% delle emissioni totali), ma anche una qualità da costruire operativamente affiancando al rispetto dei vincoli normativi e procedurali consolidati l'adozione volontaria delle migliori best-practices sia in fase di progettazione che di realizzazione delle infrastrutture, per creare valore condiviso per i territori e per tutti gli stakeholder.

L'orientamento verso uno sviluppo sostenibile, anche negli aspetti sociali ed ambientali, riguarda tuttavia tutte le attività disciplinate attraverso i nuovi Contratti di Programma parte Servizi e parte Investimenti che, pur mantenendo continuità relativamente agli impegni ed alle attività oggetto del precedente atti contrattuali, si sono conformati agli indirizzi, ai criteri e alle previsioni del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF). Il DSMF stabilisce, in particolare, che gli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria devono contribuire a determinare un miglioramento della competitività dell'economia e della qualità della vita delle persone e dell'ambiente in cui esse vivono e operano, trasformando in senso sostenibile le infrastrutture e il sistema dei trasporti, anche per raggiungere gli obiettivi di miglioramento climatico, nonché per avere un'infrastruttura più efficiente, sicura e resiliente.

RFI è impegnata nell'orientare le proprie attività di sviluppo, manutenzione e gestione dell'infrastruttura ferroviaria ai criteri di sostenibilità, per massimizzare il contributo del sistema ferroviario al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) dell'Agenda 2030, nel quadro dell'impegno per il Green Deal, il Next Generation EU, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Tra i principali ambiti di impegno di RFI vi è quello di indirizzare tutte le attività di investimento e gestione dell'infrastruttura verso soluzioni tecniche, progettuali e gestionali capaci di aumentare la connettività, le performance e l'attrattività dell'infrastruttura ferroviaria e di contribuire alla mitigazione del cambiamento climatico, sia inducendo lo shift modale di persone e merci dalla gomma al ferro, sia impiegando risorse, sia adottando materiali e metodologie operative improntate ai migliori standard di sostenibilità che tengano conto dell'intero ciclo di vita delle opere e dei servizi.

Nel contesto esistente e nell'evoluzione del quadro regolamentare comunitario, il Gestore ha attivato una serie di progetti finalizzati al miglioramento dei processi manutentivi, grazie ad una più efficiente programmazione e gestione degli interventi. Principio fondamentale è che le attività di manutenzione e rinnovo della rete ferroviaria siano sviluppate secondo i più avanzati metodi e criteri di sostenibilità ambientale e sociale. In quest'ottica, il Gestore ha individuato delle Linee di Azione con valenza Strategica (LAS) relative ai macro-processi di gestione della rete.

Dette linee di azione prevedono interventi e innovazioni di processo in oltre 30 ambiti di azione, quali: la rilettura degli standard tecnici e del manuale di progettazione in chiave di sostenibilità; lo sviluppo di strumenti per la valutazione e l'accountability della sostenibilità dei progetti infrastrutturali; la valutazione e il monitoraggio delle performance di sostenibilità dei fornitori; il rafforzamento, con una prospettiva di medio-lungo termine, dei programmi per la riduzione della vulnerabilità della rete; l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; la definizione di condizioni operative di accesso e utilizzo di rete e terminali sempre più fruibili per gli operatori merci.

Il descritto impegno del Gestore è volto, tra l'altro, ad incrementare la resilienza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) stessa e del territorio che la ospita in ragione della complessità geomorfologica del territorio su cui si estende la rete, che espone gli asset infrastrutturali a notevoli rischi (dissesto idrogeologico, rischio alluvioni e rischio frana).

Negli ultimi anni inoltre si verificano, con sempre maggiore impatto, fenomeni climatici (tempeste di vento, ondate di calore e freddo, siccità e incendi), con eventi repentini e distruttivi che determinano frequenti fenomeni di dissesto idrogeologico, che richiedono un continuo sforzo per il presidio dell'infrastruttura e la realizzazione di opere di protezione e consolidamento per ridurre la vulnerabilità dell'infrastruttura.

Al fine di contrastare il quadro come delineato è stato elaborato un programma di interventi, finanziato in parte dal Contratti di Programma-S e in parte dal Contratti di Programma-I, finalizzato a migliorare resilienza al "*Climate Change*" e volto contestualmente al miglioramento delle performance e dell'affidabilità del servizio, alla riduzione del costo emergente indotto dal cambiamento climatico e al rafforzamento della sicurezza di circolazione, attraverso l'individuazione dei più opportuni interventi fisici e tecnologici sulla rete con logica proattiva.

Inoltre, in osservanza del Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo e del Consiglio (c.d. "Regolamento Tassonomia") relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili, è stato introdotto nel Contratto di Programma – parte Servizi un nuovo obbligo per il Gestore che prevede la comunicazione, nell'ambito dell'attività di rendicontazione annuale del Contratto, dell'avanzamento del percorso di adozione del "Regolamento Tassonomia" e dei collegati Regolamenti Delegati, nonché i relativi esiti.

Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile

Al fine di meglio comprendere il contributo che gli interventi contrattualizzati nei Contratti di Programma parte Servizi e parte Investimenti sono in grado di produrre in termini di raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile e riduzione della distanza rispetto agli altri Paesi europei e tra i diversi contesti territoriali nazionali, in coerenza con la metodologia delineata nell'allegato MIMS al DEF, si riporta nella seguente matrice intervento-impatto la valutazione di impatto atteso sugli SDGs.

Per ogni classe tipologica di intervento sono associati gli obiettivi ONU dell'Agenda 2030 ai quali direttamente o indirettamente l'intervento potrà contribuire in termini di sviluppo sostenibile.

Tabella 1. "Investimenti per le infrastrutture ferroviarie: contributo agli SDGs (Agenda 2030)"

CdP 2022-2026	Contributo agli SDGs (Agenda 2030)									
	1. Porre fine a ogni forma di povertà nel mondo	3. Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età	7. Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni	8. Promuovere una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutti	9. Infrastrutture resistenti, industrializzazione sostenibile e innovazione	10. Ridurre le disuguaglianze	11. Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili	12. Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo	13. Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere i cambiamenti climatici	14. Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile
00 Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria				D	D			I	D	
01 Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change				D	D			I	D	
Sicurezza e adeguamento a nuovi strandard				D	D			I	D	
Resilienza al Climate change				D	D			I	D	
02 Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico				D	D			I	I	
ERTMS				D	D			I	I	
Altre tecnologie				D	D			I	I	
03 Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni				D	D	D	D	I		
04 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori				D				I		
05 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali				D	D	D		I	D	
Velocizzazioni e ammodernamenti				D	D	D		I	D	
Elettrificazioni				D	D	D		I	D	
06 Programmi città metropolitane				D	D		D	I		
07 Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete				D	D	D		I	D	
08 Programma aeroporti - Accessibilità su ferro				D	D	D	D	I		
09 Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	D	I	D	D	D	D	D	I	D	D
Alta Velocità (AV)		I		D	D	D	D	I	D	
Completamento dei valichi alpini				D	D	D		I		
Adeguamento prestazionale corridoi europei TEN-T e connessioni merci				D	D	D		I		
Navigazione	D		D	D	D	D		I	D	D

D= DIRETTO
I= INDIRETTO

In coerenza, ove possibile, con gli indicatori SDGs proposti ufficialmente nel framework dell'Agenda 2030 e/o dall'Istat, nella successiva tabella sono invece riassunti gli indicatori (con le relative misure) individuati dal Ministero per valutare l'impatto degli interventi su ciascun Goal, Target e Global Indicator definito nell'Agenda 2030 e valutato come di impatto rilevante per questi investimenti. Ad esempio, per quanto riguarda il Goal 9 "Industria, innovazione e infrastrutture", Target 9.1 "Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti [...] di accesso equo e conveniente per tutti" e Global Indicator 9.1.2 "Volumi di passeggeri e merci, per modalità di trasporto", sono stati proposti diversi indicatori numerici al fine di valutare il contributo al raggiungimento di questo Goal, tra cui: km di infrastrutture ferroviarie lineari e numero di stazioni nuovi e/o potenziati. Alcuni di questi indicatori vanno interpretati come misure dirette di impatto altri come variabili proxy, ovvero misure indirette per il perseguimento degli SDGs. Ad esempio la realizzazione di nuovi km di ferrovie è una misura diretta per sviluppare "infrastrutture di qualità [...]" e aumentare i "volumi di passeggeri e merci" sulle modalità di trasporto più sostenibili. Per contro, gli

stessi indicatori possono essere letti come misure indirette per gli SDGs: ad esempio, per il Goal 3 "Assicurare la salute ed il benessere per tutti e per tutte le età" – Global indicator 3.6.1 "Tasso di mortalità per incidenti stradali", nuove infrastrutture e mezzi per il trasporto ferroviario genereranno una diversione modale dall'auto privata al trasporto collettivo e, conseguentemente, una probabile riduzione degli incidenti stradali.

Tabella 2" Indicatori relativi all'obiettivo di sviluppo sostenibile"

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 1 – POVERTÀ ZERO

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
PORRE FINE AD OGNI FORMA DI POVERTÀ NEL MONDO	1.4 - ENTRO IL 2030, ASSICURARE CHE TUTTI GLI UOMINI E LE DONNE, IN PARTICOLARE I POVERI E I VULNERABILI, ABBIANO UGUALI DIRITTI RIGUARDO ALLE RISORSE ECONOMICHE, COSÌ COME L'ACCESSO AI SERVIZI DI BASE, LA PROPRIETÀ E IL CONTROLLO SULLA TERRA E ALTRE FORME DI PROPRIETÀ, EREDITÀ, RISORSE NATURALI, ADEGUATE NUOVE TECNOLOGIE E SERVIZI FINANZIARI, TRA CUI LA MICROFINANZA	1.4.1 - PERCENTUALE DI POPOLAZIONE/FAMIGLIE CON ACCESSO AI SERVIZI DI BASE	REALIZZAZIONE/ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE	KM

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 7 – ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
ASSICURARE A TUTTI L'ACCESSO A SISTEMI DI ENERGIA ECONOMICI, AFFIDABILI, SOSTENIBILI E MODERNI	7.2 - ENTRO IL 2030, AUMENTARE IN MODO SIGNIFICATIVO LA QUOTA DI ENERGIE RINNOVABILI NEL MIX ENERGETICO GLOBALE	7.2.1 - QUOTA DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI SUI CONSUMI TOTALI FINALI DI ENERGIA	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE NAVIGAZIONE GREEN	NR VEICOLI

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 9 – INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
COSTRUIRE UNA INFRASTRUTTURA RESILIENTE E PROMUOVERE L'INNOVAZIONE E UNA INDUSTRIALIZZAZIONE EQUA, RESPONSABILE E SOSTENIBILE	9.1 - SVILUPPARE INFRASTRUTTURE DI QUALITÀ, AFFIDABILI, SOSTENIBILI E RESILIENTI, COMPRESE LE INFRASTRUTTURE REGIONALI E TRANSFRONTALIERE, PER SOSTENERE LO SVILUPPO ECONOMICO E IL BENESSERE UMANO, CON PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA POSSIBILITÀ DI ACCESSO EQUO E CONVENIENTE PER TUTTI	9.1.1 - PERCENTUALE DI POPOLAZIONE RURALE CHE VIVE ENTRO IL RAGGIO DI 2 KM RISPETTO A UNA STRADA TRANSITABILE PER L'INTERO ANNO	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE AV+AVR	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
			POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE REGIONALI	
			ELETTRIFICAZIONE LINEE FERROVIARIE	
			COLLEGAMENTI DI ULTIMO MIGLIO	
			SVILUPPO TECNOLOGICO INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	
		9.1.2 - VOLUMI DI PASSEGGERI E MERCI, PER MODALITÀ DI TRASPORTO	RIQUALIFICAZIONE STAZIONI E MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	NR STAZIONI
			DIGITALIZZAZIONE DEL TPL, DEI SISTEMI LOGISTICI E DEI SISTEMI AEROPORTUALI	FINANZIAMENTO OPERE (MLN EURO)
			IMPATTO SU EQUITÀ IN TERMINI DI VARIAZIONE DI ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA	ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 10 – RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE FRA I PAESI E AL LORO INTERNO 	10.2 - ENTRO IL 2030, POTENZIARE E PROMUOVERE L'INCLUSIONE SOCIALE, ECONOMICA E POLITICA DI TUTTI, SENZA TENERE CONTO DI STATUS LEGATI A ETÀ, SESSO, DISABILITÀ, RAZZA, ETNIA, ORIGINE, RELIGIONE, ECONOMIA O ALTRO	10.2.1 - PERCENTUALE DI PERSONE CHE VIVONO CON MENO DEL 50% DEL REDDITO MEDIANO, DISAGGREGATA PER SESSO, ETÀ E PERSONE CON DISABILITÀ	IMPATTO SU EQUITÀ IN TERMINI DI VARIAZIONE DI ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA	ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA
			REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE AV+AVR	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
			POTENZIAMENTO/ ELETTRIFICAZIONE LINEE FERROVIARIE E RIQUALIFICAZIONE STAZIONI AL SUD	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
				NR STAZIONI
			POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE REGIONALI	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
			REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
			ACQUISTO/RINNOVO VEICOLI MARITTIMI	NR VEICOLI

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 11 – CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
RENDERE LE CITTÀ E GLI INSEDIAMENTI UMANI INCLUSIVI, SICURI, RESILIENTI E SOSTENIBILI 	11.2 - ENTRO IL 2030, FORNIRE L'ACCESSO A SISTEMI DI TRASPORTO SICURI, SOSTENIBILI E CONVENIENTI PER TUTTI, MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE, IN PARTICOLARE AMPLIANDO I MEZZI PUBBLICI, CON PARTICOLARE ATTENZIONE ALLE ESIGENZE DI CHI È IN SITUAZIONI VULNERABILI, ALLE DONNE, AI BAMBINI, ALLE PERSONE CON DISABILITÀ E AGLI ANZIANI	11.2.1 - PERCENTUALE DI POPOLAZIONE CHE HA UN ACCESSO COMODO AL TRASPORTO PUBBLICO, PER SESSO, ETÀ E PERSONE CON DISABILITÀ	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	KM INFRASTRUTTURE LINEARI
			DIVERSIONE MODALE STRADA-FERROVIA PER PASSEGGERI E MERCI	% DIVERSIONE MODALE

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 13 – AGIRE PER IL CLIMA

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
ADOTTARE MISURE URGENTI PER COMBATTERE IL CAMBIAMENTO CLIMATICO E LE SUE CONSEGUENZE 	13.2 - INTEGRARE NELLE POLITICHE, NELLE STRATEGIE E NEI PIANI NAZIONALI LE MISURE DI CONTRASTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI	13.2.2 - EMISSIONI TOTALI DI GAS SERRA PER ANNO	RIDUZIONE DEI GAS CLIMALTERANTI PRODOTTE DAGLI INTERVENTI PNRR RELATIVI AL SETTORE DEI TRASPORTI	% DIVERSIONE MODALE STRADAFERROVIA

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 14 – LA VITA SOTT'ACQUA

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIMS	MISURA
CONSERVARE E UTILIZZARE IN MODO SOSTENIBILE GLI OCEANI, I MARI E LE RISORSE MARINE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE	14.1 - ENTRO IL 2025, PREVENIRE E RIDURRE IN MODO SIGNIFICATIVO L'INQUINAMENTO MARINO, IN PARTICOLARE QUELLO DERIVANTE DALLE ATTIVITÀ TERRESTRI, COMPRESI I RIFIUTI MARINI E L'INQUINAMENTO DELLE ACQUE DA PARTE DEI NUTRIENTI	14.1.1 - (A) INDICE DI EUTROFIZZAZIONE COSTIERA; E (B) DENSITÀ DEI DETRITI DI PLASTICA GALLEGGIANTI	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE NAVIGAZIONE GREEN	NR VEICOLI
	14.2 - ENTRO IL 2020, GESTIRE E PROTEGGERE IN MODO SOSTENIBILE GLI ECOSISTEMI MARINI E COSTIERI PER EVITARE IMPATTI NEGATIVI SIGNIFICATIVI, ANCHE RAFFORZANDO LA LORO CAPACITÀ DI RECUPERO E AGENDO PER IL LORO RIPRISTINO, AL FINE DI OTTENERE OCEANI SANI E PRODUTTIVI	14.2.1 - NUMERO DI PAESI CHE UTILIZZANO APPROCCI ECOSISTEMICI PER LA GESTIONE DELLE AREE MARINE		

.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026
PARTE INVESTIMENTI

tra

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026

PARTE INVESTIMENTI

TRA

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

E

LA RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.,

in persona dell'amministratrice delegata *pro-tempore*

Congiuntamente individuate come "le Parti"

PREMESSO che

A. 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;

B. l'art. 11 della Legge 16 gennaio 2003, n. 3, come modificato dall'articolo 41, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, stabilisce la nullità degli atti amministrativi, anche di natura regolamentare, adottati dalle Amministrazioni che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico, in assenza dell'inserimento del Codice Unico di Progetto (CUP) degli interventi che costituisce elemento essenziale dell'atto stesso;

C. 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"*;

D. 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;

E. l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

F. 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;

G. 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"*;

H. 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;

I. 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;

J. il 26 aprile 2013 è stato emanato il Decreto Legge n° 43, convertito con modificazioni dalla 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 modificazioni dalla Legge n. 124 del 28 ottobre 2013;

K. 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;

L. nel mese di settembre 2015 l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha adottato l'"Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile" come nuovo quadro mondiale di sviluppo, la quale è imperniata sugli obiettivi di sviluppo sostenibile («OSS») e riguarda le tre dimensioni della sostenibilità: governance economica, sociale e ambientale. La comunicazione della Commissione Europea del 22 novembre 2016 «Il futuro sostenibile dell'Europa: prossime tappe» lega gli OSS al quadro politico dell'Unione e nelle conclusioni del 20 giugno 2017 il Consiglio Europeo ha confermato l'impegno dell'Unione e dei suoi Stati membri ad attuare l'Agenda 2030 in modo completo, coerente, globale, integrato ed efficace. In tale direzione, l'11 dicembre 2019 la Commissione ha pubblicato la comunicazione sul «Green Deal europeo», quale strategia di crescita finalizzata a realizzare un'Unione a impatto climatico zero entro il 2050;

M. 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.

Il medesimo decreto ha inoltre istituito, ai sensi dell'articolo 202, comma 1, lettera a) il *"Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate"*, le cui risorse sono state allocate sul capitolo 7008, parimenti denominato, istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

N. 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;

O. 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");

P. 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; linee guida successivamente emesse in data 1° giugno 2017;

Q. 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;

R. 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 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.

Il medesimo DL 50/2017 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;

S. in data 8 agosto 2017, il CIPE con la delibera n° 66, ha espresso parere positivo, con raccomandazioni, sul Contratto di Programma 2017-2021 – parte investimenti;

T. in data 16 ottobre 2017 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 242 il Decreto Legge n.148 *"Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. Modifica alla disciplina dell'estinzione del reato per condotte riparatorie"* convertito con modificazioni dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172 il quale all'articolo

13 bis ha disposto che " … *la Società Autobrennero Spa provvede a versare all'entrata del bilancio dello Stato le risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla predetta data nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, che sono riassegnate allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze e trasferite alla società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, senza alcuna compensazione a carico del subentrante. Le ulteriori quote annuali da accantonare ai sensi del medesimo articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997 sono versate dal concessionario dell'infrastruttura A22 Brennero-Modena con le modalità di cui al periodo precedente entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio dell'anno di riferimento. Le risorse versate ai sensi del presente comma sono utilizzate per le finalità di cui al citato articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997, nell'ambito del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa".*

U. in data 22 dicembre 2017 con delibera n.98, il CIPE ha approvato il I Addendum al Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (delibera n. 54/2016) con assegnazione di ulteriori risorse ad investimenti ferroviari per un totale di circa 2.092,5 milioni di euro;

V. in data 28 febbraio 2018 con delibera n.12, il CIPE ha approvato il II Addendum al Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (delibera n. 54/2016) con assegnazione di ulteriori risorse ad investimenti ferroviari per un totale di 104,50 milioni di euro;

W. in data 28 settembre 2018 è stato emanato il Decreto Legge n. 109, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130, che all'articolo 12 ha disposto l'istituzione, a decorrere dal 1 gennaio 2019, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA);

X. rispettivamente in data 20 dicembre 2018 e 28 gennaio 2019, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti hanno sottoscritto il Contratto di Programma 2017 - 2021, parte investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 9 maggio 2019, Reg. 1, Fog. 1078, dopo i previsti pareri della VIII Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato e della IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati rispettivamente nelle sedute del 24/10/2018 e del 25/10/2018;

Y. in data 14 ottobre 2019 è stato emanato il Decreto-Legge n. 111, convertito con modificazioni dalla Legge 12 dicembre 2019, n. 141, che all'art. 1-bis ha disposto *"a decorrere dal 1° gennaio 2021 il Comitato interministeriale per la programmazione economica assume la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS). A decorrere dalla medesima data, nella legge 27 febbraio 1967, n. 48, e in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al Comitato interministeriale per la programmazione economica deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)";*

Z. in data 30 dicembre 2019 è stato emanato il Decreto Legge n. 162, convertito con modificazioni dalla Legge 28 febbraio 2020, n. 8, che all'art.13 comma 5 prevede che *"Le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del gestione ai sensi e per gli effetti del infrastrutture gli effetti del decreto del Ministro delle infrastrutture trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. Agli interventi per la manutenzione e per l'eventuale potenziamento della linea si provvede secondo le modalità e con le risorse previste nei contratti di programma di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112";*

AA. in data 19 maggio 2020, nella Gazzetta Ufficiale n.128 (Suppl. Ordinario n. 21), è stato pubblicato il Decreto-legge n. 34 recante *"Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19"* (cd. Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 il quale ha disposto all'art 208 comma 3bis quanto segue: *"Al fine di dare impulso e rilanciare il porto di Gioia Tauro, il collegamento ferroviario Rosarno-San Ferdinando e il relativo impianto assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferiti a*

titolo gratuito, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Calabria, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. Agli interventi per l'adeguamento e lo sviluppo delle infrastrutture trasferite si provvede secondo le modalità previste nei contratti di programma di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevedendone il finanziamento prioritario nell'ambito del contratto di programma – parte investimenti. Agli interventi per la manutenzione della tratta di cui al primo periodo si provvede nell'ambito dell'efficientamento annuale del contratto di programma – parte servizi. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Calabria e la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., sentita l'Autorità portuale di Gioia Tauro, ai seguenti interventi definiscono, d'intesa tra loro, la programmazione delle attività finalizzate allo sviluppo dell'area logistica a servizio del porto e dei connessi interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico nonché i relativi fabbisogni";

BB. in data 22 giugno 2020, è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio riguardante *"l'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088"* (c.d. "Regolamento sulla Tassonomia") ed i relativi Regolamenti delegati (UE) 2021/239 e 2021/2178 che hanno integrato il regolamento (UE) 2020/852 rispettivamente *"fissando i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale"* e *"precisando il contenuto e la presentazione delle informazioni che le imprese soggette all'articolo 19 bis o all'articolo 29 bis della direttiva 2013/34/UE devono comunicare in merito alle attività economiche ecosostenibili e specificando la metodologia per conformarsi a tale obbligo di informativa";*

CC. in data 16 luglio 2020 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.178 il Decreto-legge n.76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 recante: *«Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale»* il quale dispone che:

art.7 comma 1 *"Al fine di garantire la regolare e tempestiva prosecuzione dei lavori diretti alla realizzazione delle opere pubbliche di importo pari o superiore alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50, nei casi di maggiori fabbisogni finanziari dovuti a sopravvenute esigenze motivate nel rispetto della normativa vigente, ovvero per temporanee insufficienti disponibilità finanziarie annuali, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a decorrere dall'anno 2020, il* ***Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche****. Il Fondo non può finanziare nuove opere e l'accesso non può essere reiterato a esclusione del caso in cui la carenza delle risorse derivi da una accelerazione della realizzazione delle opere rispetto al cronoprogramma aggiornato di cui al comma 3".*

art.9 *"con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro il 31 dicembre 2020, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio - economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si renda necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari che è disposta con i medesimi decreti. Il parere delle Commissioni parlamentari viene reso entro venti giorni dalla richiesta; decorso inutilmente tale termine si prescinde dall'acquisizione del parere. Con uno o più decreti successivi, da adottare con le modalità di cui al primo periodo entro il 30 giugno 2021, il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare, sulla base dei medesimi criteri di cui al primo periodo, ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari …."*

DD. con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1186 del 31 luglio 2020 si è perfezionata l'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile e la Regione Puglia secondo quanto richiesto dalla disposizione richiamata al precedente punto Z;

EE. in data 26 ottobre 2020 la Corte dei Conti ha registrato il Decreto Interministeriale MIT/MEF n.365 di approvazione dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017 - 2021, parte investimenti, emesso dopo i previsti pareri della VIII^ Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato e della IX^ Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati rispettivamente nelle sedute del 6 e 7 maggio del 2020,

FF. in data 26 novembre 2020 il CIPE ha approvato la delibera n.63 che stabilisce all' art.1 che *"ai sensi dell'art. 11 della Legge 16 gennaio 2003, n.3, comma 2 -bis, come modificato dall'articolo 41, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, stabilisce la nullità degli atti amministrativi, anche di natura regolamentare, adottati dalle Amministrazioni che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico, in assenza dell'inserimento del Codice Unico di Progetto (CUP) [….] sono esclusi dall'ambito di applicazione della norma gli atti che dispongono una ripartizione di risorse senza identificare la destinazione finale delle risorse a singoli interventi […]".*

GG. in data 30 novembre 2020 è stato registrato alla Corte dei Conti al n. 2739 il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 novembre 2020 e che pertanto da tale data è determinata la piena operatività dell'ANSFISA e la soppressione dell'ANSF con attribuzione delle relative funzioni ad ANSFISA;

HH. in data 17 dicembre 2020 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.40, la delibera CIPE n.79/2020 riguardante il *"Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)"* in quanto a decorrere dal 1° gennaio 2021 il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) ha assunto la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS);

II. in data 30 dicembre 2020 la legge n. 178, recante *"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021 – 2023"* autorizza l'impegno ed il pagamento delle spese del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, per il triennio finanziario 2021-2023 in conformità all'annesso Stato di previsione e il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 31 dicembre 2021, recante la "Ripartizione in capitoli delle Unità di voto parlamentare relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e per il triennio 2021-2023" e viene altresì disposta l'assegnazione sul capitolo 7008, PG 4 dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di risorse, per il triennio 2021-2023, pari ad euro 50 milioni da destinare allo studio delle alternative progettuali per l'attraversamento dello Stretto di Messina;

JJ. in data 12 gennaio 2021 il Consiglio dei Ministri e, nelle sedute del 26 e 27 aprile il Parlamento, hanno approvato il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Il Piano dovrà dare attuazione al programma *Next Generation EU*, varato per integrare il Quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027, alla luce delle conseguenze economiche e sociali della pandemia. Il Regolamento UE 2021/241 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, esso stabilisce gli obiettivi del dispositivo, il suo finanziamento, le forme di finanziamento dell'Unione erogabili nel suo ambito e le regole di erogazione di tale finanziamento.

Il PNRR si articola in sei missioni, che rappresentano "aree tematiche" strutturali di intervento:

1. digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura
2. rivoluzione verde e transizione ecologica
3. infrastrutture per una mobilità sostenibile
4. istruzione e ricerca
5. inclusione e coesione
6. salute.

La risorse a disposizione del Gestore, rendicontabili nel periodo 2020-2026, sono pari a 23,86 miliardi di euro di cui 12,66 miliardi allocati su "nuovi progetti" e 11,2 miliardi di euro allocati su "progetti in essere" già finanziati e che pertanto libereranno risorse finanziarie da restituire al Paese Italia; ai fini dell'integrazione del PNRR è stata anticipata la programmazione nazionale delle risorse a valere del FSC 2021-2027 al fine di rafforzare al livello sia generale che di concentrazione nel Mezzogiorno il volume degli investimenti aggiuntivi finanziati;

KK. in data 1 febbraio 2021, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.26 il Decreto 7 dicembre 2020, *"Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026"* che, all'art.1 individua le opere infrastrutturali, comprese quelle per l'accessibilità, distinte in opere essenziali, connesse e di contesto, da realizzare al fine di garantire

la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, disponendo per ciascuna di esse il relativo finanziamento a valere sulle risorse di cui al comma 18 della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

LL. in data 12 febbraio 2021 è stato emanato il Regolamento UE 241/2021 che istituisce il dispositivo Recovery and Resilience Facility (ripresa e resilienza) e stabilisce che le misure dei piani nazionali siano conformi al principio "non arrecare un danno significativo"; nella stessa data è stata pubblicata la comunicazione della Commissione 1054/2021 recante orientamenti tecnici sull'applicazione del citato principio;

MM. in data 1° marzo 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 51 il Decreto Legge n. 22 recante *"Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei ministeri", il quale stabilisce la ridenominazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS);*

NN. in data 16 aprile 2021, in relazione all'articolo 9 del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76 *(c.d. Decreto Semplificazioni)* convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, che ha previsto disposizioni finalizzate alla revisione, all'ampliamento e alla proroga della disciplina dei commissari straordinari di cui all'articolo 4 del decreto-legge 32/2019 (c.d. Sblocca cantieri), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, è stato pubblicato nel sito web del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili il 4 giugno 2021 e notificato con nota del Capo di Gabinetto del medesimo Ministero in pari data, il DPCM con cui sono stati individuati gli interventi infrastrutturali *"caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da una complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio economico nazionale, regionale o locale"* tali per cui si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari;

OO. in data 22 aprile 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 96 il Decreto legge n. 52 recante *"Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19"*, convertito con modificazioni dalla Legge n.87 del 17 giugno 2021, il quale dispone all'art. 11 *novies* che ha modificato l'art.44 co. 7 lett. b) del DL 34/2019, la proroga al 31 dicembre 2022 per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti connesse ai finanziamenti stanziati da FSC 2014-2020;

PP. in data 7 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 108 il Decreto legge 6 maggio 2021, n. 59 recante *"Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti"*, convertito con modificazioni dalla Legge n.101 del 1 luglio 2021, il quale dispone che:

art. 1 comma 2, lettera c, punto 4: *"Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci: 60 milioni di euro per l'anno 2021, 50 milioni di euro per l'anno 2022, 40 milioni di euro per l'anno 2023, 30 milioni di euro per l'anno 2024 e 20 milioni di euro per l'anno 2025";*

art.1 comma 2 ter, lettera c: *"Le risorse di cui al comma 2, lettera b), punto 2, sono destinate nella misura di 20 milioni di euro per l'anno 2021, di 30 milioni di euro per l'anno 2022 e di 30 milioni di euro per l'anno 2023, al rinnovo ovvero all'acquisto, da parte di Rete ferroviaria italiana Spa, di unità navali impiegate nel traghettamento nello Stretto di Messina per i servizi ferroviari di collegamento passeggeri e merci ovvero nel traghettamento veloce dei passeggeri. Tali risorse si intendono immediatamente disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti;*

art.4, comma 1: *"Per la realizzazione del secondo lotto costruttivo di cui al secondo lotto funzionale relativo alla linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova, concernente «Attraversamento di Vicenza», è autorizzata la spesa complessiva di 925 milioni di euro… é altresì autorizzata, per la predisposizione della progettazione definitiva del terzo lotto funzionale tratta AV/AC Vicenza-Padova, la spesa complessiva di 25 milioni di euro … Le risorse di cui al presente comma sono immediatamente disponibili, ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti, alla data di entrata in vigore del presente decreto";*

art.4, comma 2: *"All'articolo 208, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n.34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono inseriti, in fine, i seguenti periodi: «Per il finanziamento*

degli interventi relativi alla linea ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio Calabria, è altresì autorizzata la spesa complessiva di 9.400 milioni di euro … Le risorse di cui al secondo periodo sono immediatamente disponibili, ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti alla data di entrata in vigore del presente decreto";

QQ. con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 221 del 31 maggio 2021 si è perfezionata l'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e la Regione Calabria secondo quanto richiesto dalla disposizione richiamata al precedente punto Z;

RR. in data 31 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 129) il Decreto Legge n. 77/2021 *"Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure"* convertito con modificazioni dalla Legge n. 108 del 30 luglio 2021. Il Decreto ha la finalità di definire *"il quadro normativo nazionale finalizzato a semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, dal Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, nonché dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima";*

SS. in data 13 luglio 2021, il PNRR dell'Italia è stato definitivamente approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio (COM(2021) 344, che ha recepito la proposta della Commissione Europea;

TT. in data 24 luglio 2021, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.176 il testo del Testo del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 coordinato con la legge di conversione 23 luglio 2021, n. 106 recante: *«Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali.»*, il quale all'articolo 1-septies, comma 8 dispone l'istituzione nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di un "Fondo per l'adeguamento dei prezzi", con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021 per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre dell'anno 2021, per i contratti in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di utilizzo del Fondo, garantendo la parità di accesso per le piccole, medie e grandi imprese di costruzione, nonché la proporzionalità, per gli aventi diritto, nell'assegnazione delle risorse.

UU. in data 27 luglio 2021 il CIPESS ha espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti con delibera n.45 pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 18 novembre 2021 portando a conclusione il suo iter autorizzativo ai sensi dell'art 73 bis del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (cd. Sostegni bis) convertito con modificazioni dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 recante: *«Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali»* il quale dispone l'approvazione dell'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del CdP-I 2017-2021 - parte investimenti tra il MIMS e RFI con il solo parere favorevole del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), ciò permettendo una più veloce operatività delle risorse finanziarie connessa anche agli obbiettivi del PNRR ed agli stringenti impegni con l'UE;

VV. in applicazione del Reg. (UE) n. 2021/241 per la Ripresa e la Resilienza (RRF) e del Decreto Legge 77 del 2021 convertito in Legge 29 luglio 2021, n. 108 – ad ogni Amministrazione centrale titolare di interventi è demandata l'attuazione dei singoli progetti finanziati nell'ambito del PNRR. Dette Amministrazioni devono inoltre assicurare il monitoraggio, con le modalità indicate dalla Circolare MEF-RGS n. 27 del 21 giugno 2022, e il presidio continuo dell'attuazione dei progetti, verificando da un lato l'avanzamento dei dati finanziari, di realizzazione fisica e procedurale degli investimenti e delle riforme e dall'altro il livello di conseguimento di milestone e target, ove applicabile, nonché di tutti gli ulteriori elementi informativi necessari per la rendicontazione alla Commissione Europea, attraverso le specifiche funzionalità del sistema informatico ReGiS, messo a disposizione dal Servizio centrale per il PNRR o di altri sistemi locali adottati per lo scambio elettronico dei dati coerenti con

i requisiti tecnici e gestionali descritti al comma 4 dell'art. 3 del DPCM Monitoraggio del 15 settembre 2021;

WW. in data 24 settembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.229 il Decreto MEF del 6 agosto 2021 che assegna alle singole amministrazioni titolari degli interventi le risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), indicando al tempo stesso gli interventi e le relative risorse finanziarie con cui si declina il PNRR stesso;

XX. in data 20 ottobre 2021 è stato registrato il DPCM 8 ottobre 2021, il quale disciplina la ripartizione delle risorse di cui all'art.1, comma 2, lettera d), punto 1 del Decreto Legge n.59/2021 per l'attuazione degli investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali, nell'ambito del Piano complementare al PNRR ("c.d. Ferrovie turistiche");

YY. in data 21 ottobre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 301) il Decreto Legge n. 146/2021 *"Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili"* convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215 il quale all'art.16 ha disposto un'anticipazione di cassa per l'annualità 2021 di 1.500 milioni di euro a favore del Contratto di Programma – Parte investimenti;

ZZ. in data 6 novembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 265) il Decreto Legge n. 152/2021 *"Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose"* convertito con modificazioni dalla Legge n.233 del 29 dicembre 2021 il quale ha la finalità di porre in essere una serie di misure per semplificare e velocizzare l'attuazione del Recovery Plan segnatamente: la velocizzazione dell'iter approvativo dei contratti di programma (investimenti e servizi) stipulati con lo Stato, la definizione del documento strategico a cura del Ministero e relativo iter approvativo, la velocizzazione dell'iter autorizzativo dei progetti ferroviari.

A tal fine l'art.5 comma 1 del Decreto ha apportato al Dlgs.112/2015 e ss.mm.ii. le seguenti modifiche:

- prevedendo, al nuovo comma 7 dell'art.1 del Dlgs. 112/2015, l'elaborazione ed il contenuto del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) del Ministero con validità di norma quinquennale nonché, al nuovo art. 7bis, il relativo iter di approvazione;
- ridisegnando, al nuovo comma 2 dell'art.15 del Dlgs. 112/2015, l'iter approvativo dei contratti di programma - parte servizi e parte investimenti;
- disciplinando al nuovo comma 2 bis dell'art.15 del Dlgs. 112/2015 l'iter approvativo degli aggiornamenti annuali dei contratti di programma.

Al contempo l'art 5 comma 2 del DL 152/2021 stabilisce che: *«In relazione al periodo programmatorio 2022 – 2026, il documento di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 entro il 31 dicembre 2021 e lo schema di contratto di contratto di programma di cui all'articolo 15, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015 è trasmesso al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile entro il 31 marzo 2022».*

L'art 5 comma 3 ha infine apportato modifiche alla Legge 238/1993 rendendo la norma non più applicabile ai contratti di programma delle Ferrovie dello Stato italiane S.p.A.;

AAA. in data 9 novembre 2021 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 267 il testo del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (cd. DL infrastrutture e trasporti), coordinato con la legge di conversione 15 novembre 2021, n. 156, recante disposizioni *"urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali».*

L'art.2 comma 1-ter prevede che: "*… all'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: «La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi»;*

BBB. in data 23 novembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.279 il Decreto MIMS 11 novembre riguardante *"Rilevazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all'8 per cento, verificatesi nel primo semestre dell'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi"* il quale ha registrato le variazioni dei costi dei materiali;

CCC. in data 3 dicembre 2021 è stato emanato il Decreto interministeriale MIMS/Ministero per il sud e la coesione territoriale n. 492 il quale ha disposto, in attuazione al PNRR misura M5C3-11 *"Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)"*, l'assegnazione di 95,7 milioni di euro per interventi di competenza del Gestore;

DDD. in data 7 dicembre 2021 è stato emanato il decreto MIMS n.496 di adozione delle *"Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - settore ferroviario"* che rappresentano il punto di riferimento metodologico per la definizione delle analisi di valutazione ex-ante dei progetti del settore ferroviario a partire da quelli inclusi nell'allegato 10 "Studi di fattibilità in corso" dell'Aggiornamento 20-21 del Contratto di Programma RFI – Investimenti 2017–2021, nonché dai nuovi interventi che saranno inseriti nel Contratto di Programma RFI – parte investimenti 2022-2026;

EEE. in data 20 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 301 il decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146 recante *"Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili"*, il quale dispone all'art.16 comma 1 e 2 che l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, è incrementata di 1.300 milioni di euro nell'anno 2021. Le risorse destinate nell'anno 2021 al contratto di programma di Ferrovie dello Stato italiane Spa, ai sensi dell'articolo 1, commi 95 e 98, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono incrementate di 200 milioni di euro;

FFF. in data 30 dicembre 2021 il MIMS ha trasmesso al Parlamento e alla Conferenza Unificata il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) di cui al punto ZZ;

GGG. in data 31 dicembre 2021, è stata emanata la Legge n. 234 *"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024"* (c.d. Legge di Bilancio 2022) che, all'art.1, ha disposto quanto segue:

comma 394, *per l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (Core Network) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T), è autorizzata, in favore di Rete ferroviaria italiana Spa (RFI), la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034 e 450 milioni di euro per l'anno 2035. Le risorse di cui al presente comma sono immediatamente disponibili, ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti, alla data di entrata in vigore della presente legge;*

comma 395, *è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, 230 milioni di euro per l'anno 2025, 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036 per il finanziamento del contratto di programma, parte investimenti 2022-2026 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI;*

comma 649, l'*autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, è incrementata di 1.450 milioni di euro nell'anno 2021;*

comma 1009, *prevede che la progettazione e lo sviluppo logistico del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, siano inseriti nel Contratto di Programma con RFI S.p.A., parte investimenti 2022-2026, collegati al progetto P234 "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi" e affidati al Commissario straordinario;*

rispettivamente in data 24 febbraio e 2 marzo 2022, l'VIII Commissione Lavori Pubblici del Senato e la IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera hanno espresso parere favorevole, con osservazioni, al Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci;

in data 16 marzo 2022 la Conferenza Unificata ha espresso il parere, ai sensi degli artt. 8 e 9, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 28 agosto 1997 n. 281, sul medesimo DSMF;

il Ministero ha approvato il DSMF in data 29 aprile 2022, con proprio decreto n. 109 pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 199 del 26 agosto 2022;

HHH. il Gestore, al fine di coadiuvare la messa in atto delle azioni funzionali allo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria previste dal Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di Passeggeri e Merci, ha sottoscritto in data [.] dei disciplinari volti a regolare una collaborazione RFI – Ministero per l'utilizzo della piattaforma di location intelligence di RFI denominata StationLAND (SL);

III. in data 17 maggio 2022 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 114 il decreto legge n.50 recante *"Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi Ucraina"* (c.d. Decreto aiuti) il quale dispone:

art.56 *"Disposizioni in materia di Fondo per lo sviluppo e la coesione"*:

Comma 3: all'art. 44 del DL 34/2019, in cui viene definito l'obbligo di assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV) entro il 31/12/2022, vengono aggiunte le seguenti disposizioni (commi 7-bis, 7-ter, 7-quater):

- con delibera CIPESS da adottare entro il 30/11/2022 sono individuati gli interventi infrastrutturali aventi valore complessivo superiore ai 25 M€, privi al 30/06/2022 dell'OGV (obbligazione giuridicamente vincolante può considerarsi assunta con l'intervento della proposta di aggiudicazione). Per questi interventi il Comitato individua gli obiettivi iniziali, intermedi e finali con i relativi termini temporali di conseguimento. Il mancato rispetto di tali termini determina il definanziamento degli interventi. Il definanziamento non è disposto ove siano comunque intervenute, entro il 30/06/2023, OGV (si intendono per obbligazioni giuridicamente vincolanti, quelle derivanti dalla stipulazione del contratto). Per gli interventi infrastrutturali di valore complessivo superiore a 200 M€, per i quali il cronoprogramma procedurale prevede il ricorso a più procedure di affidamento dei lavori, i termini previsti per l'adozione di OGV si intendono rispettati al momento della stipulazione di contratti per un ammontare complessivo superiore al 20% del costo dell'intero intervento;
- con la medesima delibera sono individuati i cronoprogrammi procedurali e finanziari relativi agli interventi infrastrutturali ricompresi nei CIS e a quelli sottoposti a commissariamento governativo, per i quali non si applica il termine del 31/12/2022;
- gli interventi diversi da quelli di cui sopra che non generano OGV entro il 31/12/2022 sono definanziati.

Comma 4: all'art. 14 del DL 77/2021 vengono aggiunte le seguenti disposizioni (comma 2-bis):

- con apposita delibera del CIPESS, da adottare entro il 31/07/2022, si provvede alla ricognizione complessiva degli interventi del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2014 - 2020, rientranti nei progetti in essere del PNRR, ai quali non si applica il termine del 31/12/2022 o 30/06/2023.
- il comma estende alle risorse FSC 2014-2020, che concorrono al finanziamento degli

interventi previsti dal PNRR, le procedure finanziarie del Piano stabilite con le modalità di cui all'art. 1, commi da 1038 a 1049 della L. 178/2020, in deroga alle specifiche normative di settore.

JJJ. In data 23 maggio 2022 è stato pubblicato l'Allegato Infrastrutture al DEF – Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti, che in attesa dell'approvazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), il cui iter realizzativo è stato avviato a gennaio 2022, rappresenta il documento ufficiale di pianificazione della mobilità, aggiornando annualmente quanto approvato dal Consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015. Inoltre, nelle more della redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), tenuto conto anche dei Piani strategici e/o operativi per ciascuna area tematica, l'Allegato Infrastrutture al DEF 2022 individua le infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese;

KKK. in data 25 maggio 2022 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera CIPESS n.1 del 14 febbraio 2022 recante l'anticipazione di una quota di risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC) 2021-2027 nelle more dell'organica programmazione del Fondo - proposta dal Ministro per il Sud e la coesione territoriale, per oltre 6,2 miliardi di euro. Il Comitato, di conseguenza, ha approvato l'assegnazione in via di anticipazione, di circa 4,6 miliardi di euro per la realizzazione di 206 interventi infrastrutturali, di cui 1.391,97 milioni per opere ferroviarie immediatamente cantierabili di competenza del Gestore;

LLL. In data 16 giugno 2022 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 139 il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "*Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*", il quale dispone all'art.9 "*Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*" rimodulazioni ai profili di spesa pluriennali delle risorse stanziate per la linea ferroviaria adriatica come segue:

Al fine di realizzare gli investimenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'articolo 1, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

- al comma 394, primo periodo, le parole: "la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035" sono sostituite dalle seguenti: *«la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per l'anno 2028, 410 milioni di euro per l'anno 2029, 420 milioni di euro per l'anno 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035»;*
- al comma 395, le parole: «la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036» sono sostituite dalle seguenti: *«la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 40 milioni di euro per l'anno 2023, di 20 milioni di euro per l'anno 2024, di 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, di 480 milioni di euro per l'anno 2029, di 460 milioni di euro per l'anno 2030, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2031 e 2032 e di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036».*

MMM. In data 11 novembre 2022 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 264 il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante "*Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri*", il quale stabilisce la ridenominazione del *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili* in *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

CONSIDERATO che

NNN. il Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti ha validità sino al 31/12/2021 con possibilità di proroga per una durata non superiore ai 12 mesi in base a quanto previsto dall'articolo 3 del Contratto stesso;

OOO. il MIT, in data 25 febbraio 2022, con nota prot. n.1493 nelle more della sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti, rende necessario prorogare la scadenza del vigente Contratto di Programma, ai sensi dell'art 3 del medesimo, al fine di consentire la prosecuzione degli interventi inseriti nella sezione 1 "opere in corso" dell'Atto in parola, assicurandone i corrispondenti trasferimenti di risorse, fino all'entrata in vigore del nuovo Atto contrattuale;

PPP. occorre, pertanto procedere, ai sensi della norma di cui al punto ZZ, alla stipula del nuovo Contratto di Programma, parte investimenti per il periodo 2022–2026, recependo l'indirizzo strategico delineato nel DSMF, al fine di disciplinare gli 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 2017-2021 con le relative fonti di finanziamento ancora in corso di realizzazione alla data di sottoscrizione del presente Atto;

QQQ. 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 13.070,31 milioni di euro relativi a ulteriori risorse finanziarie stanziate dalle seguenti fonti:

5.000,00 milioni di euro recati dall'art.1 comma 394 della Legge di Bilancio 2022 per l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica (cap.7122 pg 15);

5.750,00 milioni di euro recati dall'art.1 comma 395 della Legge di Bilancio 2022 per il finanziamento del contratto di programma, parte investimenti 2022-2026 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI (cap. 7122, pg.2);

1.391,97 milioni di euro a valere delle risorse stanziate dal "Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027";

94,62 milioni di euro a valere delle risorse A22 di cui al punto T delle premesse del presente contratto;

38,70 milioni di euro recati Decreto interministeriale MIT/Ministero per il sud e la coesione territoriale n.492, in attuazione al PNRR misura M5C3- 11 "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)";

33,50 milioni di euro in attuazione della sub-misura A4 del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016 avente ad oggetto "Infrastrutture e mobilità" e assegnate a RFI con ordinanza del commissario straordinario per il sisma n.2 del 16 dicembre 2021, per interventi di "Potenziamento e restyling di stazioni ferroviarie";

2,19 milioni di euro di risorse derivanti dal programma CEF 2014-2020, call 2020;

759,32 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 36,64 milioni di euro così ripartite:

36,26 milioni di euro a valere del programma PON – PAC e FSC 2014-2020;

0,38 milioni di euro di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con Enti Locali;

una variazione a saldo zero, per un importo pari a 933,52 milioni di euro, che ha riguardato trasferimenti di risorse per far fronte a fabbisogni prioritari;

RRR. il MIT con nota n.4670 del 5 luglio 2022 ha informato sul contenuto dello schema di Contratto di Programma 2022-2026 parte investimenti l'Organismo di Regolazione;

SSS. il Gestore dell'infrastruttura con nota n.994 del 8 luglio 2022 ha informato i richiedenti ed i richiedenti potenziali sul contenuto dello schema di Contratto di Programma 2022-2026 parte investimenti;

TTT. il CIPESS ha approvato con prescrizioni il Contratto di Programma 2022-2026 parte investimenti nel corso della seduta del 2 agosto con delibera n.25 ammessa alla registrazione da parte della Corte dei Conti in data 25 ottobre 2022 n.1569;

UUU. il Gestore, entro un mese dall'approvazione del presente schema di Contratto di Programma 2022-2026 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 e con le migliori prassi orientate allo sviluppo sostenibile, 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 continuità con il Contratto di Programma, parte investimenti 2017-2021, il piano degli investimenti in corso e programmatici è articolato in 4 sezioni ben distinte, in ottemperanza alle indicazioni del CIPESS, di cui la prima composta dalle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria e le altre sezioni hanno carattere programmatico, in quanto rappresentano la pianificazione tecnico-economica di massima per un periodo temporale almeno decennale dei fabbisogni finanziari di competenza come quadro di riferimento a supporto della programmazione di finanza pubblica per la selezione e sostenibilità del piano degli investimenti del DSMF da avviare.

   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 2023-2026, riferita alle opere con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto;
   c. Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2027-2031 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 CIPESS 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 coerenti con il DSMF, come di seguito rappresentato:

  01 Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change
  02 Sviluppo tecnologico
  03 Accessibilità stazioni
  04 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori
  05 Valorizzazione delle reti regionali
  06 Città metropolitane
  07 Porti e interporti: ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete
  08 Aeroporti: accessibilità su ferro
  09 Direttrici di interesse nazionale

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".

4. Le risorse finanziarie destinate agli interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – *"Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change"* e classe 02 – *"Sviluppo tecnologico"* limitatamente alle righe A1015 Cyber Security, A2004A Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera, A2004B Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali, A2004C Sistemi per la protezione dei passaggi a livello, A2004D Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura, A2004E Dismissione contesti di esercizio obsoleti e A2004G Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza in quanto ivi ricompresi interventi tecnologici per il miglioramento della sicurezza, 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, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change" e "Sviluppo tecnologico"*, mentre l'articolazione secondo le diverse linee di intervento è suscettibile di aggiornamenti a cura di RFI.

5. Il Decreto MEF del 6 agosto 2021 riporta l'articolazione delle risorse degli Interventi della Missione 3 - Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile, Componente 1 - Investimenti sulla Rete Ferroviaria del PNRR con dettaglio per Investimento/Sub-investimento e la distinzione tra "Nuovi progetti" e "Progetti in essere". Per la quota di Interventi di competenza RFI, la suddetta articolazione è stata recepita nel presente Contratto che riporta come nuove fonti di finanziamento le sole assegnazioni relative alla categoria "Nuovi Progetti". Il Gestore è tenuto a rispettare la destinazione delle risorse riportate nelle tabelle contrattuali. In deroga a quest'ultimo principio, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi realizzativi generali del presente Contratto, con specifico riferimento alla tempestiva conclusione degli interventi di competenza del Gestore previsti nella citata Missione 3 - Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile, Componente 1 - Investimenti sulla Rete Ferroviaria del PNRR, sono riconosciuti al Gestore margini di flessibilità nella gestione finanziaria delle risorse comunitarie e nazionali, fermo restando il limite delle risorse assegnate dal CdP-I e l'articolazione delle risorse PNRR per Investimento/sub-investimento riportata nel citato Decreto MEF del 6 agosto 2021.

A questo scopo il Gestore è autorizzato, dandone preventiva comunicazione al MIT e al MEF, a cui è riservata la facoltà di richiedere ulteriori correttivi qualora necessari, a gestire in maniera flessibile e temporanea le risorse comunitarie e nazionali salvaguardando la prosecuzione delle attività in corso, in particolare con riferimento agli obblighi derivanti dalle Milestone e dai Target PNRR, che dovranno comunque essere monitorati attraverso il sistema ReGiS. Le Parti provvederanno a recepire le modifiche intervenute nel primo aggiornamento contrattuale utile.

6. Al fine di assicurare il rispetto dei cronoprogrammi delle opere comprese nel Contratto di Programma Investimenti, in considerazione dell'incremento del costo per effetto delle nuove tariffe, RFI, previa istruttoria e autorizzazione di ogni singola fattispecie da parte del MIT, corredata da apposita informativa al CIPESS per le sole opere ricomprese nell'Appendice "Opere incluse nel Programma delle Infrastrutture Strategiche", potrà utilizzare temporaneamente le risorse finanziarie stanziate a legislazione vigente e assegnate ad interventi non ancora avviati e per i quali non sia prevista la revoca del finanziamento in caso di mancata assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti verso terzi entro un termine prefissato. La realizzazione degli interventi oggetto di temporaneo definanziamento, da individuare ove possibile nell'ambito del medesimo territorio regionale, resta sospesa nelle more del reintegro della relativa copertura finanziaria. Di tali variazioni viene tempestivamente informato il MEF.

7. In relazione all'importo di 70 milioni di euro delle risorse di cui all'articolo 7-ter del DL 43/2013, non ancora assegnate in via definitiva a specifici interventi, queste si intendono assegnate agli interventi ricadenti nel territorio della Provincia Autonoma di Trento, come dettagliato nell'Appendice "Relazione interventi finanziati dall'art.7 ter del Decreto Legge 43/2013" alla Relazione informativa al Contratto.

8. Per eventuali ulteriori interventi di *"Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change"*, 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 informa degli eventuali impatti dei predetti interventi sul programma di manutenzione straordinaria e li quantifica in relazione a quanto previsto nel contratto di programma "parte servizi" tra RFI S.p.A. e il MIT. Le Parti procederanno alla sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo al Contratto previa verifica delle coperture finanziarie.

9. 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.

10. 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, fermo restando che i fabbisogni programmatici esposti saranno finanziati compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e che le erogazioni delle risorse statali stanziate a legislazione vigente saranno disposte nei limiti delle disponibilità di bilancio annuali:

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"

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 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) CIPESS: Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile,
   c) 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.),
   d) CUP ovvero Codice Unico di Progetto: codice unico identificativo di ogni nuovo progetto di investimento pubblico,
   e) DSMF: Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci del Ministero volto ad illustrare le esigenze in materia di mobilità passeggeri e merci per ferrovia e le attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete; individuare i criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici e contiene la descrizione degli assi strategici in materia di mobilità ferroviaria,
   f) Dossier ex ante: è il documento che viene elaborato per quei progetti e programmi che non erano presenti nel precedente contratto/aggiornamento contrattuale o che registrano variazioni di costo superiori al 10% o su specifica richiesta del MIT che, sottoposti alla fase di valutazione da parte del MIT, hanno un grado di priorità che li rende eleggibili a finanziamento in base alla disponibilità delle risorse da contrattualizzare. Il documento è finalizzato all'istruttoria del Contratto di Programma Investimenti e dei suoi aggiornamenti ed è opportunamente strutturato nei contenuti relativamente al grado di definizione progettuale con la descrizione del perimetro di intervento, dei tempi, dei costi e degli obiettivi perseguiti ed eventualmente integrato, su richiesta dei ministeri competenti, da ulteriori analisi in funzione della complessità e della tipologia dell'investimento,
   g) DPP: il Documento Pluriennale di Pianificazione di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011 n. 228, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, 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,
   h) 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,

i) Linee Guida per la valutazione delle Opere Pubbliche ovvero Linee Guida: le linee guida di cui al D.Lgs. n. 228/2011,

j) MEF: Ministero dell'economia e delle finanze,

k) Ministero ovvero concedente ovvero "MIT": Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti,

l) Ministro: il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,

m) 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,

n) PGTL: Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che definisce obiettivi strategie e scenari di mobilità,

o) Progetto di Fattibilità tecnico-economica: è il documento che elabora gli elementi progettuali di dettaglio secondo quanto previsto dal D.Lgs.vo. n. 50/2016 (art.23 comma 5) e ss.mm.ii. da redigersi secondo le Linee Guida del CSLLPP,

p) 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,

q) RFI ovvero Gestore: Rete ferroviaria italiana S.p.A.,

r) 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,

s) Sistema MOP: Sistema di monitoraggio dell'avanzamento finanziario, procedurale e fisico degli investimenti pubblici,

t) 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. Il contratto ha durata per il periodo 2022-2026.

2. Alla scadenza del contratto, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di ulteriori due anni, le Parti stabiliscono fin d'ora di proseguire nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni in esso previste. 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, nei limiti delle risorse disponibili.

3. Ai sensi dell'art.5 comma 1 del Decreto Legge 152/2021 convertito con modificazioni dalla L. 29 dicembre 2021, n. 233, a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio, il MIT e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedono alla sottoscrizione degli aggiornamenti annuali del contratto di programma, in coerenza con quanto previsto dal DSMF. Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPESS. Per gli aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la procedura di cui al comma 2 del Decreto Legge 152/2021. Gli aggiornamenti, entro cinque

giorni dall'emanazione del decreto di approvazione ovvero dalla loro sottoscrizione, sono trasmessi alle Camere.

4. Ai sensi dell'art.5 comma 2 del Decreto Legge 152/2021 *"gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante"*. Le Parti provvederanno 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.

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° 50 del 14 maggio 2019;

d) inviare al MIT e al MEF entro il mese di settembre di ciascun anno, per il dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura Legge di Bilancio le schede informative con gli elementi e le informazioni ritenuti utili per le valutazioni di ammissibilità a finanziamento dei progetti/programmi.

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 al MIT e al MEF gli interventi per i quali siano venute meno le condizioni di fattibilità, per l'assunzione, preventivamente approvata dal MIT, 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;

h) a trasmettere, con cadenza annuale, i nuovi Accordi Quadro relativi alla capacità ferroviaria sottoscritti con le Regioni.

3. A decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, il Gestore invia ogni anno:
   a) al MIT e al MEF, entro il 30 giugno, sulla base dei dati di consuntivo e di monitoraggio, 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;
      (v) andamento delle opere rientranti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e nel Piano Complementare;
      (vi) indicatori di monitoraggio sullo stato della rete di cui all'art. 9 del presente contratto.

4. Il Gestore aggiorna e tramette al Ministero, entro il 30 aprile e il 31 ottobre di ogni anno e con dati relativi, rispettivamente, al 31 marzo e 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 coerentemente con quanto presente sul sistema di monitoraggio BDAP.

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 e 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,
   - a valere delle risorse messe a disposizione nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR") e del Piano Complementare;
   - 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 degli interventi ricompresi nel presente contratto 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, Piano Gestionale 2 (PG 2), 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 10.2* 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; per le sole somme recate dall'art. 1 co. 84 della legge 266 del 23 dicembre 2005 (Legge finanziaria 2006) il periodo si intende a partire dal 1° gennaio 2022
- risorse attualmente a valere sul capitolo 7122, tutti gli altri Piani Gestionali (PG) immediatamente disponibili a legislazione vigente per l'assunzione di impegni da parte del Gestore e riportate ai *righi 10.1 e da 10.3 a 10.13* 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 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 MEF, riportate ai *righi 12, 13 e 14* della Tavola 2 che vengono erogate, anche per il tramite delle Amministrazioni titolari del finanziamento (es. Regioni e Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti), secondo quanto disposto dalle Delibere CIPESS 2/2021, 86/2021 e le altre Delibere applicabili per la programmazione FSC 2014/2020 e secondo le procedure definite dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1 comma 178 e dalle Delibere CIPESS da adottare per la programmazione FSC 2021/2027;
- risorse di Legge Obiettivo a valere sul capitolo 7060 del MIT, subordinate all'effettiva assegnazione da parte del CIPESS e all'emanazione degli appositi Decreti Ministeriali e riportate al *rigo 17* 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, coerentemente con il piano dei costi nell'ambito del monitoraggio dal sistema BDAP, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli importi realizzati rilevati nel piano dei costi nell'ambito del monitoraggio dal sistema BDAP. 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 *rigo 18* 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 *rigo 19* 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 7549, 7528 e 7564 del MIT *righi 20, 21 e 24* 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 *rigo 22* 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 a valere sul capitolo 1274 del MIT *rigo 23* 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 attrazione 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.
- risorse a valere sul capitolo 7505, 7506 del MIT (*rigo 25 e 26* della Tavola 2), 8130 del MIC *(rigo 27)* e 8008 del MEF *(rigo 15)* stanziate dal Decreto Legge 59/2021 ("Fondo complementare al PNRR);
- risorse a valere sul capitolo 7561 del MIT *rigo 28* della Tavola 2, a favore degli interventi sulle infrastrutture ferroviarie destinati alle Olimpiadi Invernali 2026 stanziate dall'art.1 comma 18 della Legge di Bilancio 2020 che vengono erogate dal MIT a RFI che vengono erogate dal MIT a RFI secondo le modalità previste all'art. 4 del Decreto 7 dicembre 2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- risorse a valere del PNRR, riportate al *rigo 32, 33 e 34* della Tavola 2, che verranno erogate in coerenza con quanto previsto dal DM 11 ottobre 2021.

  Al fine di consentire il tempestivo avvio ed esecuzione dei progetti PNRR finanziati a valere su autorizzazioni di spesa del bilancio dello Stato (c.d. "Progetti in essere"), si rappresenta che, laddove, nell'anno di riferimento, quest'ultime non risultano capienti a copertura dell'effettivo esborso finanziario sostenuto dalla società (lavori ed anticipazioni finanziarie) la differenza potrà essere richiesta a valere delle risorse PNRR ai sensi di quanto previsto dall'art. 9 comma 6 del

Decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152 - Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose, convertito con modificazioni dalla legge n. 233 del 29 dicembre 2021 e pubblicato in G.U. Serie Generale n. 310 del 31 dicembre 2021.

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.

• Atteso che il Gestore possa assumere impegni giuridicamente vincolanti verso Terzi al momento della contrattualizzazione della relativa fonte di finanziamento, si fa presente che, per quanto concerne i Crediti Residui, il Gestore annualmente provvede alla richiesta ai competenti ministeri di reiscrizione di eventuali fondi perenti in coerenza con l'effettivo esborso finanziario correlato agli investimenti in corso e/o da realizzare.

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 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 2022 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 evidenzi 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, il MEF 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 *8*.

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.

3. Il Gestore utilizza le risorse stanziate dal presente Contratto per la Soppressione dei Passaggi a Livello ancora esistenti sulle linee ferroviarie della rete complementare, per la realizzazione di un'opera sostitutiva al Passaggio a Livello, funzionale e completa, senza limiti di importo massimi predefiniti per singolo intervento; la modalità di impiego delle somme disponibili è definita dal Gestore sulla base di criteri di priorità dei singoli interventi che tengano conto, per tipologia di passaggio a livello, delle indicazioni di Ansfisa e delle raccomandazioni di DIGIFEMA, delle esigenze di sicurezza e di mitigazione dell'impatto sul traffico ferroviario.

4. Il Gestore, alla luce dei punti M e II del presente contratto, in ragione dello specifico know-how di settore ed a valle dei Gruppi di Lavoro istituiti presso la Struttura Tecnica di Missione, si impegna a svolgere la funzione di stazione appaltante ai fini dell'acquisizione del documento di fattibilità tecnico economica delle alternative progettuali per l'attraversamento dello Stretto di Messina. Il presente contratto costituisce obbligazione giuridicamente vincolante al fine dell'utilizzo delle risorse stanziate sul capitolo di bilancio 7008 istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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 comunica al MEF gli 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. 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. RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, provvederà a comunicare, per un paniere costituito dai programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti, gli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente secondo la metodologia di calcolo condivisa con i Ministeri competenti. Gli elementi su cui viene misurata la performance del Gestore sono costituiti dai seguenti due indicatori rappresentativi di ogni singolo programma oggetto di valutazione:

   - $I_{milestone}$, funzione dell'indicatore fisico attribuito ad ogni programma di investimento oggetto di valutazione;
   - $I_{produzione}$ funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) per ciascun programma di investimento individuato:

   che vengono sintetizzati in un unico indicatore calcolato per ogni singolo elemento del paniere monitorato attraverso la seguente formula:

$$Ipi = (0{,}4 * Imilestone + 0{,}6 * Iprod)$$

   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 30 rilevati mediante l'apposito

indicatore di misurazione sintetico di risultato (Ipi) sul singolo programma di investimento individuato, il Gestore deve il pagamento di una penale pecuniaria pari ai seguenti importi:

misura della penale	misura dello scostamento
1,5% produzione annua obiettivo del programma di investimento	30% < scostamento ≤ 50%
2% produzione annua obiettivo del programma di investimento	Scostamento > 50%

4. RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, provvederà a comunicare, per un paniere costituito da progetti di fattibilità tecnico-economica e/o progettazioni definitive di progetti di investimento rilevanti, gli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente secondo la metodologia di calcolo condivisa con i Ministeri competenti. Ai fini della consuntivazione degli obiettivi annui, una progettazione di fattibilità tecnico-economica e/o una progettazione definitiva si ritiene eseguita quando è acquisita l'approvazione in linea tecnica della progettazione da parte del Referente di Progetto nominato, con apposita comunicazione organizzativa, dall'Amministratore Delegato della Società. 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 30% tra il valore complessivo delle opere obiettivo e quello complessivo delle opere progettate saranno applicate progressivamente le seguenti penali:

misura della penale	misura dello scostamento
0,2% valore delle opere da progettare	30% < scostamento ≤ 50%
0,3% valore delle opere da progettare	Scostamento > 50%

5. Le penali di cui al presente articolo non incidono sulla dotazione finanziaria destinata alla realizzazione degli investimenti.
6. 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.
7. 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.
8. 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 milioni di euro.

Articolo 9

Indicatori di monitoraggio sullo stato della rete

1. RFI, entro il mese di giugno di ogni anno come previsto dall'art.4 comma 3 lettera a) del presente contratto, provvede a comunicare il valore degli indicatori di monitoraggio dello stato della rete al 31 dicembre dell'anno precedente così come di seguito descritti nella successiva tabella accompagnandoli da una relazione che evidenzi la progressiva evoluzione della rete e dei principali benefici apportativi dal completamento degli interventi avviati e/o conclusi anche in relazione alle modifiche apportate all'orario di servizio.

Indicatore		
Indicatore sociale	Piano adeguamento a STI PMR	n. di stazioni/fermate
		n. di stazioni/fermate parzialmente accessibili
		n. di stazioni/fermate accessibili
		n. di stazioni/fermate site presso i siti UNESCO n. di stazioni/fermate accessibili site presso i siti UNESCO.
Indicatore spazio unico europeo	Competitività e robustezza della rete merci e passeggeri	n. di posti di movimenti per treni fino a 750 m
		n. di posti di movimenti per treni fino a 600 m
		n. di posti di movimenti per treni fino a 400 m
		n. di posti di movimenti per treni fino a 250 m
	Interoperabilità	Km di rete
		di cui a singolo binario
		Km di rete attrezzati con ERTMS
	Carico assiale	Km di rete adeguati a standard D4
	Sagoma	Km di rete adeguati a standard PC/80
		Km di rete adeguati a standard P/C45
	Ultimo e penultimo miglio	n. di raccordi a servizio di terminal intermodali elettrificati
Indicatore ambientale	Rumore	km. di barriere acustiche realizzate per ridurre l'impatto sui frontisti
Indicatore di sicurezza	Movimenti dei convogli in modalità manovra	n. di posti di movimento da adeguare al movimento dei convogli in modalità treno
	Intersezioni a raso	n. di passaggi a livello
		n di passaggi a livello privati (pr-plp)
		n di passaggi a livello privati (altri)
		n. di passaggi a livello automatico a barriere intere
		n. di passaggi a livello automatico a semibarriere
		n. di passaggi a livello manuale manovrato da posto di guardia
		n. di passaggi a livello manovrato da AC
		n. di passaggi a livello semaforizzato
		n. di passaggi a livello senza dispositivo di sicurezza

Art. 10

Pagamento delle penali pecuniarie

1. Constatate le fattispecie di cui all'articolo 8, commi da 2 a 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. 11

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 comma 3. Nelle more di tale aggiornamento resta salva la facoltà di RFI di salvaguardare l'avvio degli interventi previsti nella "Tabella A01- "Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change" ricorrendo alla riallocazione delle risorse già contrattualizzate, ma non ancora oggetto di atti negoziali con terzi, ovvero al mercato finanziario.

Art. 12

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. 13

Disposizioni finali

1. Ogni disposizione relativa alla gestione degli investimenti contenuta nei precedenti contratti di programma ovvero nei loro aggiornamenti, 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.

Art. 14

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 la Programmazione strategica, i Sistemi Infrastrutturali, di Trasporto a Rete, Informativi e Statistici
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: dgtf@pec.mit.gov.it

(b) Se a RFI, alla stessa in:
Amministratrice Delegata e Direttrice Generale
P.zza della Croce Rossa n.1
00161 Roma
Tel. 0644103464 Fax: 0644105485
PEC: segreteriac@pec.rfi.it

(c) Se al MEF, allo stesso in:
Ministero dell'economia e delle Finanze
Gabinetto del Ministro

Via XX Settembre, 97
00187 Roma
PEC: ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.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. 15

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.

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

l'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale

Dott.ssa Vera Fiorani

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

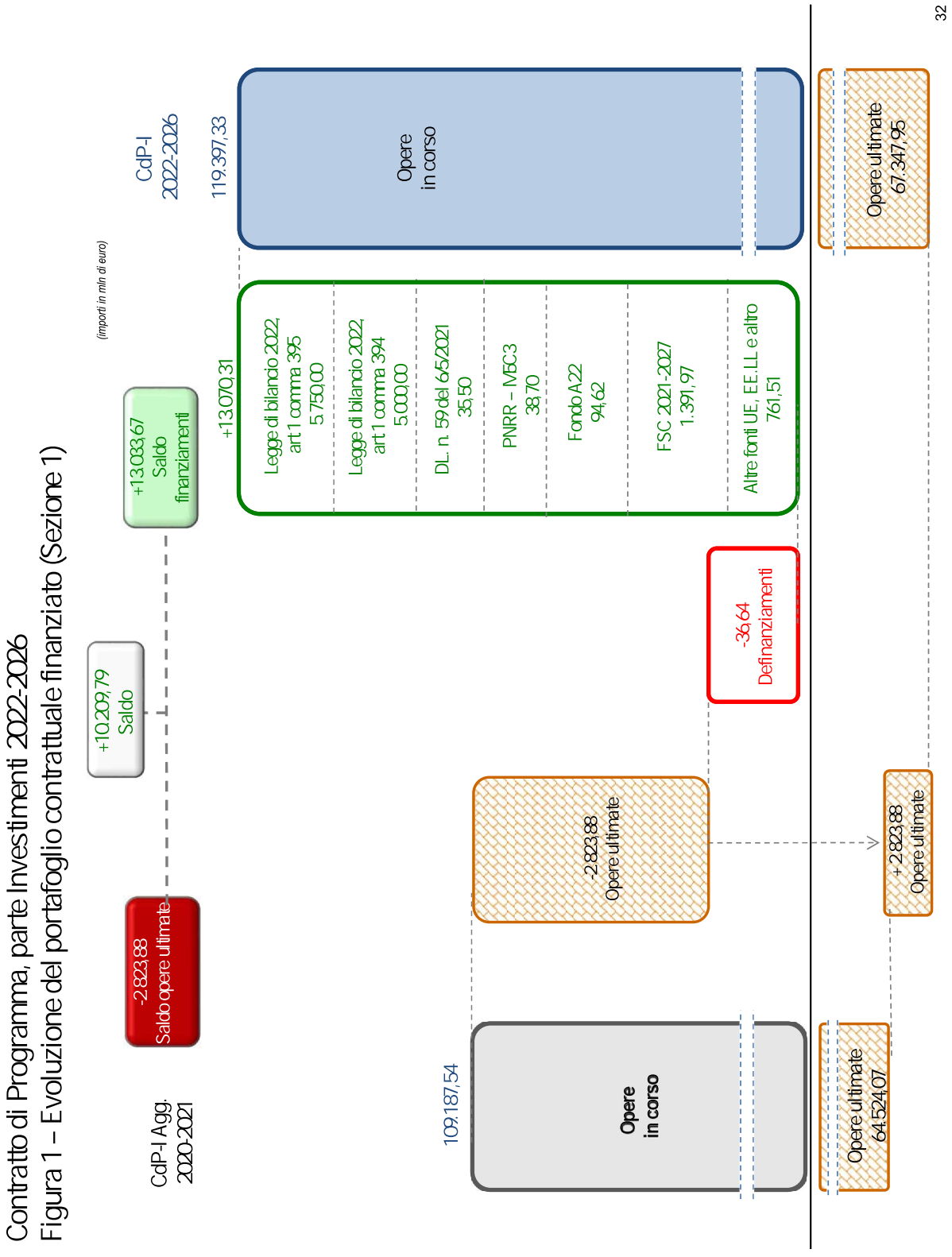
Il Direttore Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

Dott. Enrico Maria Pujia

- TAVOLE DI SINTESI -

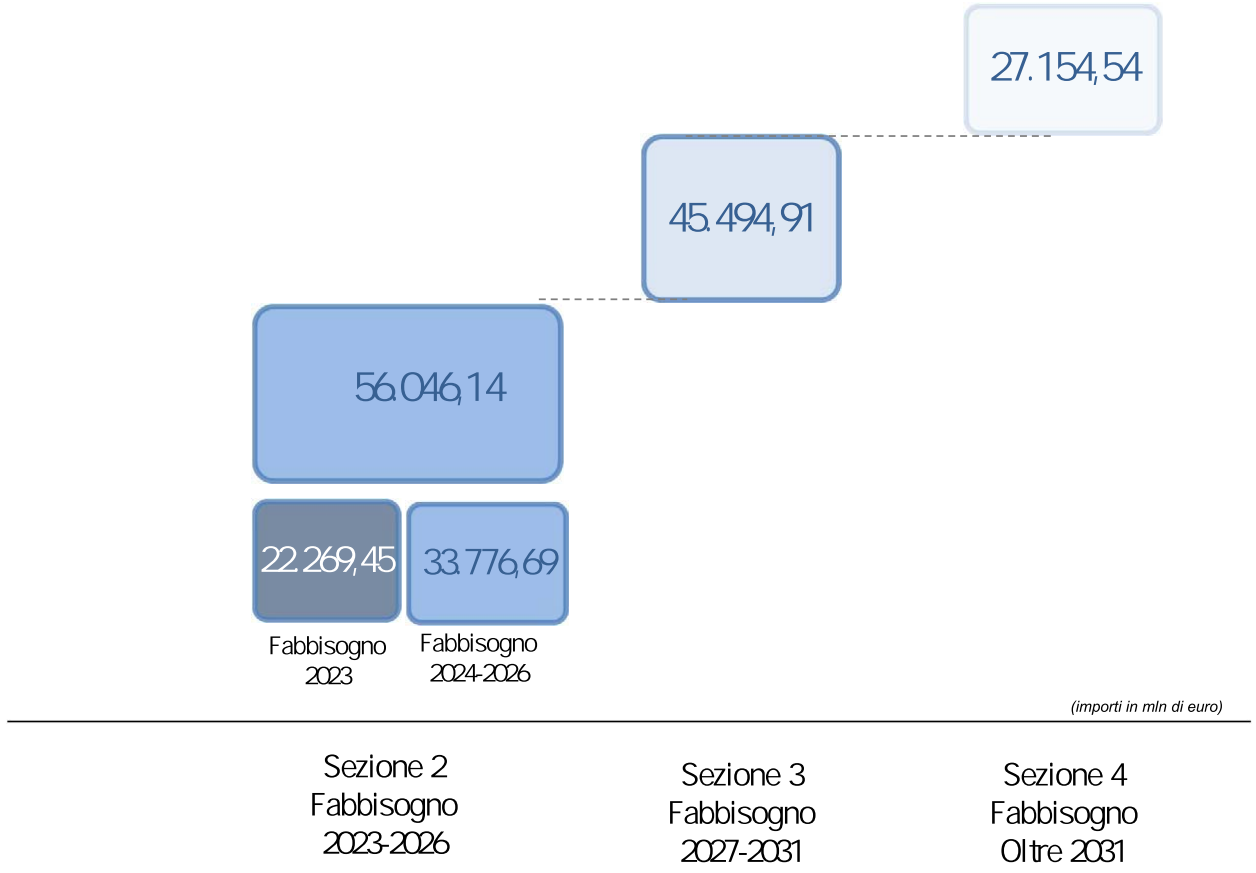
Contratto di Programma, parte Investimenti 2022-2026

Figura 1 – Evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato (Sezione 1)



Contratto di Programma, parte Investimenti 2022-2026

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)



NB: i fabbisogni si riferiscono ai costi calcolati con le tariffe 2021, saranno oggetto di rivisitazione una volta ridefiniti i quadri economici degli interventi aggiornati con le nuove tariffe.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

TAVOLA 1: articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

Stato attuativo-finanziario	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Sezione 1 Opere in corso finanziate														
		CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026										
			Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	**229.401,52**	91.199,31	31.567,96	-36,64		13.070,31	**104.232,98**	74.992,8	7.811,38	2.274,10	11.326,03	7.828,61	19.677,52	32.841,57	45.494,91	27.154,54
a Programmi pluriennali di interventi	**102.553,68**	33.346,68	17.227,21	-32,15	-58,43	3.211,57	**36.467,68**	29.576,6	651,91	625,77	4.155,31	1.458,06	7.730,98	16.907,30	25.018,74	16.428,98
b Interventi in esecuzione	**69.408,82**	53.988,99	14.027,33	-4,49	48,66	8.516,66	**62.549,81**	41.647,0	6.653,76	1.635,92	6.366,94	6.246,11	4.530,00	2.329,00		
c Interventi prioritari	**26.317,59**	3.605,02	275,82		10,00	1.332,07	**4.947,10**	3.603,97	402,50	12,41	803,78	124,44	7.401,54	13.189,56	779,40	
d Interventi in progettazione	**22.534,13**	158,96	17,69		-3,60	10,00	**165,36**	65,36	100,00					99,00	13.011,77	9.258,00
e Interventi in programma	**8.587,30**	99,66	19,91		3,36		**103,03**	99,83	3,20				15,00	316,71	6.685,00	1.467,56
B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	**18.691,40**	15.164,35	4.750,64				**15.164,35**	10.911,0	146,90	1.718,41	1.421,30	966,64	2.591,93	935,12		
TOTALE	**248.092,92**	106.363,67	36.318,60	-36,64	0,00	13.070,31	**119.397,33**	85.903,9	7.958,28	2.274,10	12.747,33	8.795,25	22.269,45	33.776,69	45.494,91	27.154,54
C OPERE ULTIMATE	**67.347,95**	67.347,94	66.693,96				**67.347,95**	61.904,5	317,22	842,63		4.283,59				
TOTALE GENERALE (tab. A+B+C)	**315.440,87**	173.711,61	103.012,57	-36,64	0,00	13.070,31	**186.745,28**	147.808,	8.275,50	4.835,14	12.747,33	13.078,84	22.269,45	33.776,69	45.494,91	27.154,5
		VARIAZIONE NETTA			**13.033,67**									**56.046,14**		

Nota: per alcuni programmi pluriennali le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non comprendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

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

milioni di euro

Tabella		Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
			Sezione 1 Opere in corso finanziate														
			CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026										
				Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
A	PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	229.401,52	91.199,31	31.567,96	-36,64		13.070,31	104.232,98	74.992,8	7.811,38	2.274,10	11.326,03	7.828,61	19.677,52	32.841,57	45.494,91	27.154,54
01	*Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change*	32.969,97	9.034,97	6.851,98		161,66	479,96	9.676,59	8.861,83	81,80	83,57	152,28	497,11	703,90	2.160,00	4.000,50	16.428,98
02	*Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico*	32.867,72	9.876,45	4.098,18		-5,00	768,08	10.639,53	7.609,88	2,50	24,00	2.762,25	240,90	3.694,75	7.589,55	10.943,89	
03	*Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni*	8.163,88	3.081,23	1.202,77	-0,38	-181,28	441,29	3.340,86	2.406,31	12,50	123,60	707,00	91,45	830,66	2.168,00	1.824,36	
04	*Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*	495,41	355,41	83,35				355,41	318,71				36,70		140,00		
05	*Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali*	14.784,70	6.554,86	1.541,02	-11,97	-17,27	1.548,76	8.074,38	4.267,42	1.127,21	221,41	1.565,88	892,46	1.398,44	993,86	4.318,02	
06	*Programmi città metropolitane*	17.718,14	10.224,09	5.626,86		490,08	1.770,72	12.484,90	6.495,09	1.164,17	206,61	329,66	4.289,37	1.690,25	1.886,19	1.656,80	
07	*Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete*	2.554,79	1.099,95	142,46			392,64	1.492,59	1.035,60	80,00	30,00	289,35	57,64	424,00	338,20	300,00	
08	*Programma aeroporti - Accessibilità su ferro*	2.706,00	1.015,38	30,05		-3,60	63,00	1.074,78	684,93	73,80		262,00	54,05	169,00	290,00	90,23	1.082,00
09	*Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale*	117.140,91	49.956,97	11.991,30	-24,29	-444,60	7.605,86	57.093,94	43.313,1	5.269,39	1.584,91	5.257,61	1.668,93	10.766,53	17.275,76	22.361,12	9.643,56
B	INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	18.691,40	15.164,35	4.750,64				15.164,35	10.911,0	146,90	1.718,41	1.421,30	966,64	2.591,93	935,12		
	TOTALE PORTAFOGLIO ATTIVO (tab. A+B)	248.092,92	106.363,67	36.318,60	-36,64	0,00	13.070,31	119.397,33	85.903,9	7.958,28	2.274,10	12.747,33	8.795,25	22.269,45	33.776,69	45.494,91	27.154,54
C	OPERE ULTIMATE	67.347,95	67.347,94	66.693,96				67.347,95	61.904,5	317,22	842,63		4.283,59				
	TOTALE GENERALE (tab. A+B+C)	315.440,87	173.711,61	103.012,57	-36,64	0,00	13.070,31	186.745,28	147.808,	8.275,50	4.835,14	12.747,33	13.078,84	22.269,45	33.776,69	45.494,91	27.154,54
			VARIAZIONE NETTA			13.033,67								56.046,14			

Nota: per alcuni programmi pluriennali le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non comprendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma, parte Investimenti 2022-2026

TAVOLA 2 - PROSPETTO DI SINTESI DELLE FONTI E DEGLI IMPIEGHI DI CASSA TABELLE A e B

mln €

riga		IMPIEGHI DI CASSA	2022	2023	2024	2025	2026
3		**TOTALE TAB. A - SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO**	**3.892**	**4.755**	**6.361**	**7.876**	**8.632**
4		**TOTALE TAB.B: "LOTTI COSTRUTTIVI" (QUOTA FINANZIATA)**	**1.051**	**1.395**	**1.289**	**1.074**	**1.218**
5		**TOTALE IMPIEGHI CdP-I**	**4.943**	**6.150**	**7.650**	**8.950**	**9.850**
6	*(*)*	*SALDO ANTICIPI/(RECUPERI) AI FORNITORI*	*1.661*	*6.904*	*916*	*268*	-
7		**TOTALE GENERALE**	**6.604**	**13.054**	**8.566**	**9.218**	**9.850**

(*) saldo tra anticipazioni contrattuali e recuperi erogati ai fornitori ai sensi della normativa di riferimento

riga	Capp.	FONTI	2022	2023	2024	2025	2026
8		**RISORSE DA STATO (9+15)**	**3.688**	**5.362**	**4.056**	**6.063**	**6.205**
9		**MEF (10+11+12+13+14+15)**	***3.520***	***5.242***	***3.851***	***6.005***	***6.175***
10	7122	Contributi in conto impianti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie	*3.150*	*3.828*	*2.036*	*4.430*	*5.157*
10-1	*Pg1*	*Contributi per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie*	*430*	*40*	*131*	-	-
10-2	*Pg2*	*Fondo Opere: rifinaziamento art.1 comma 84, LF 266/05*	*1.363*	*2.262*	*257*	*2.135*	*1.598*
10-3	*Pg4*	*Infrastruttura nazionale ferroviaria (DI 43/2013)*	*120*	*120*	*120*	-	-
10-4	*Pg6*	*Tratta Cancello - Frasso Telesino*	-	*40*	-	-	-
10-5	*Pg7*	*Brescia-Verona-Padova, Napoli-Bari*	*310*	*520*	*570*	*520*	*470*
10-6	*Pg8*	*Adeguamento tracciato e velocizzazione asse ferroviario adriatico Bologna-Lecce*	-	*5*	-	-	-
10-7	*Pg9*	*Contributi in conto impianti da corrispondere a FS SpA per la nuova linea ferroviaria "Ferrandina - Matera La Martella"*	*142*	*68*	-	-	-
10-8	*Pg10*	*Fondo ex art.1 comma 1072 della Legge di Bilancio 2018 (DPCM 2018)*	-	-	-	*190*	*320*
10-9	*Pg 11*	*Fondo ex art.1 commi 95-98 della Legge di Bilancio 2019*	*539*	*537*	*544*	*551*	*530*
10-10	*Pg 12*	*Fondo ex art.1 commi 14 della Legge di Bilancio 2020*	*16*	*6*	*14*	*94*	*189*
10-11	*Pg 13*	*AV Salerno-Reggio Calabria*	*140*	*200*	*250*	*740*	*1.800*
10-12	*Pg 14*	*Legge 106 del 23/7/2021 (sisma cratere)*	*40*	-	-	-	-
10-13	*Pg 15*	*AV Linea Adriatica (art.1 comma 394 LB 2022)*	*50*	*30*	*150*	*200*	*250*
11	7493	Riduzione tasso cofinanziamento nazionale	127	319	243	242	218
12	8000	Fondo Sviluppo e Coesione	47	192	153	87	87
13	8000	Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020	193	726	1.239	1.083	549
14	8000	Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027	-	163	163	163	163
15	8008	DL 59/2021 - Fondo complementare PNRR per interventi nelle aree del terremoto del 2009 e 2016	3	15	16	-	-
16		**MIT, MIC (17+18+19+20+21+22+23+24+25+26+27+28+29)**	**168**	**120**	**206**	**58**	**30**
17	7060	Legge Obiettivo	-	-	-	-	-
18	7515	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali - Linea AV/AC Treviglio-Brescia	-	-	-	-	-
19	7518	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali - Linea AV/AC 3^ Valico dei Giovi	-	-	8	-	-
20	7528	Decreto Legge 133/2014 - Sblocca Italia: Tunnel di Base del Brennero	70	10	62	-	-
21	7549	Decreto Legge 133/2014 - Sblocca Italia: Soppr. Passaggi a livello	3	-	-	-	-
22	7540	Decreto Legge 69/2013 - Legge stabilità 2014 -Interventi di miglioramento rete ferroviaria	-	-	-	-	-
23	1274	Contributi Legge 190/2014 (art. 1 comma 294)	-	-	-	-	-
24	7564	Decreto Legge 133/2014 - Sblocca Italia: Pistoia - Lucca Viareggio	-	10	18	-	-
25	7505	DL 59/2021 - risorse per il rinnovo flotte bus, treni e navi verdi - rinnovo o acquisto, da parte di RFI SPA, di unità navali per traghettamento Stretto di Messina	10	30	30	-	-
26	7506	DL 59/2021 - risorse per il rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci - rinnovo locomotive e carri obsoleti e loro ammodernamento	35	30	20	-	-
27	8130	DL 59/2021 - Fondo complementare PNRR – MC, Piano di investimenti strategici sui siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali (Ferrovie turistiche)	30	30	38	38	30
28	7561	Somme da destinare all'intervento Olimpiadi Invernali 2026 - interventi sulle infrastrutture ferroviarie	20	10	30	20	-
29		**RISORSE UE (30+31+32+33+34)**	**3.401**	**4.279**	**3.101**	**2.718**	**3.154**
30		RISORSE PON- FESR	249	232	214	150	100
31		RISORSE TEN-T (subordinati al reperimento della corrispondente quota nazionale)	100	142	142	117	68
32		RISORSE PNRR - M3C1	1.652	3.533	2.308	2.249	2.909
33		RISORSE PNRR - M3C1 GAP FINANZIARIO SU PROGETTI IN ESSERE	1.396	357	415	175	49
34		RISORSE PNRR - M3C2 - ZES	4	15	22	26	28
35		**RISORSE DA EE.LL. e ALTRO (36+37)**	**371**	**178**	**197**	**225**	**238**
36		RISORSE da altre Fonti (altre operazioni finanziarie, Terzi)	96	96	96	96	96
37		RISORSE da altre fonti finanziarie AV/AC	275	82	101	129	142
38		**TOTALE FONTI CdP-I (8+29+35)**	**7.460**	**9.819**	**7.354**	**9.006**	**9.596**

Gli importi indicati in relazione ai capitoli di spesa del bilancio dello Stato e relativi piani gestionali includono le disponibilità iscritte in bilancio in conto competenza e in conto residui e le somme da reiscrivere ai sensi dell'art. 30, comma 2, lett. b, L. 196/2009. Le erogazioni saranno disposte nei limiti delle disponibilità di cassa annuali.

- TABELLE -

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
a - Programmi pluriennali di interventi

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate															
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026										
		Classe DPP		Stato attuativo			Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change					**32.969,97**	9.034,97	6.851,98	0,00	-29,70	479,96	**9.676,59**	8.861,83	81,80	0,00	152,28	497,11	703,90	2.160,00	4.000,50	16.428,98
A1004A	Sicurezza in galleria	INV+PF			**6.000,00**	395,69	144,16		-29,70	25,00	**390,99**	390,99					90,00	240,00	350,00	4.929,01
A1004B	Risanamento acustico	INV+PF			**10.600,00**	707,66	294,33			155,00	**862,66**	847,21				15,45	215,00	705,00	1.250,00	7.567,34
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021)	INV+PF			**133,17**	135,17	106,03		-2,00		**133,17**	133,17								
A1004E	Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)	INV+PF		X	**3.795,49**	3.569,85	3.595,47		225,64		**3.795,49**	3.583,72			152,28	59,50				
A1004F	Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte	INV+PF			**333,50**	58,00	21,65			20,00	**78,00**	78,00					15,00	65,00	175,50	*
A1006	Soppressione passaggi a livello	INV+PF		X	**7.949,75**	2.378,11	1.759,87			169,01	**2.547,12**	2.005,05	81,80	83,57		376,69	150,00	450,00	870,00	3.932,63
comprende interventi finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione sulla linee ionica tratta Sibari - Melito P.S., Salerno-Mercato S.S.-Benevento/Sarno, Torino-Fossano, Torino-Pinerolo, Chivasso-Ivrea, Orte-Falconara (Rosora), Castelbolognese-Ravenna (Bagnacavalo) e Cremona-Fidenza (Villanova sull'Arda) e interventi finanziati dal Piano Olimpiadi Milano Cortina 2026 sulla linea Milano-Lecco-Sondrio-Tirano																			
A1013A	Idrogeologia	INV+PF			**2.748,09**	1.098,09	691,62			110,00	**1.208,09**	1.166,67				41,42	160,00	480,00	900,00	*
A1013B	Sismica	INV+PF			**1.031,90**	296,90	99,41		-3,90		**293,00**	293,00					73,90	210,00	455,00	*
A1014	Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021)	INV+PF			**316,26**	343,70	137,97		-28,39	0,95	**316,26**	312,21				4,05				
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	INV+PF			**61,80**	51,80	1,47				**51,80**	51,80						10,00		

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
a - Programmi pluriennali di interventi

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate														
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico					32.867,72	9.876,45	4.098,18	0,00	0,00	768,08	10.639,53	7.609,88	2,50	0,00	2.762,25	240,90	3.694,75	7.589,55	10.943,89	0,00
A2001B	Tecnologie per la circolazione	INV+PF		X	8.688,63	2.557,54	1.089,60			326,55	2.884,09	2.750,41	2,50		48,75	82,43	634,74	2.147,70	3.022,10	*
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	INV+PF			2.327,48	1.547,48	1.314,09				1.547,48	1.546,92				0,56	60,00	270,00	450,00	*
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	INV+PF			787,28	405,28	331,28			37,00	442,28	442,28					35,00	180,00	130,00	*
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	INV+PF			2.264,32	324,32	157,85				324,32	288,28		18,00		18,03	200,00	800,00	940,00	*
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	INV+PF			336,95	110,95	60,57			46,00	156,95	156,95					20,00	60,00	100,00	*
A2004E	Dismissione contesti di esercizio obsoleti	INV			170,00	170,00	124,38				170,00	170,00								
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	INV+PF			162,30	72,30	13,88				72,30	72,30					10,00	30,00	50,00	*
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	INV INV+PF			3.092,51	184,51	4,20			33,00	217,51	217,51					2.080,00	92,00	703,00	
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	INV+PF			589,41	258,01	124,28			16,40	274,41	244,41				30,00	35,00	105,00	175,00	*
A2009	Security	INV+PF			460,66	210,66	144,13			15,00	225,66	219,66		6,00			30,00	80,00	125,00	*
A2010	Sistemi Informativi	INV+PF			599,33	269,48	162,41			30,00	299,48	294,09				5,39	30,97	92,91	175,97	*
A2011	Programma nazionale ERTMS	INV		X	13.049,31	3.712,92	571,51		-5,00	264,13	3.972,05	1.154,06			2.713,50	104,50	526,04	3.478,40	5.072,82	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
a - Programmi pluriennali di interventi

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
A1015	Cyber security	INV+PF			**339,54**	53,00	0,00				**53,00**	53,00					33,00	253,54		
Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni					**8.163,88**	3.081,23	1.202,77	-0,38	-181,28	441,29	**3.340,86**	2.406,31	12,50	123,60	707,00	91,45	830,66	2.168,00	1.824,36	0,00
P055_A	Piano integrato Stazioni	INV+PF	X		**6.830,72**	2.704,07	1.202,42	-0,38	-181,28	224,29	**2.746,71**	2.162,15	12,50	123,60	357,00	91,45	511,66	1.748,00	1.824,36	*
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									
P237	City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	INV+PF	X		**1.312,00**	376,00	0,00			207,00	**583,00**	233,00			350,00		309,00	420,00		
P264	Digitalizzazione stazioni	INV+PF			**21,15**	1,15	0,35			10,00	**11,15**	11,15					10,00			
Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori					**495,41**	355,41	83,35	0,00	0,00	0,00	**355,41**	318,71	0,00	0,00	0,00	36,70	0,00	140,00	0,00	0,00
P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	INV	X		**495,41**	355,41	83,35				**355,41**	318,71				36,70		140,00		*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

* prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
a - Programmi pluriennali di interventi

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
						Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali					**5.632,55**	1.565,18	642,92	0,00	0,00	547,31	**2.124,25**	1.726,29	29,61	1,60	180,48	186,26	607,44	900,86	2.000,00	0,00
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	INV+PF		X	**1.572,45**	459,45	129,73			208,76	**668,21**	475,71		1,60	167,03	23,87	178,37	225,86	500,00	*
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	INV+PF			**1.401,31**	260,62	145,09		48,00	90,99	**399,61**	379,70	1,50			18,41	276,70	225,00	500,00	*
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	INV+PF			**1.101,31**	247,50	103,04	-6,00		59,81	**301,31**	287,51				13,81	75,00	225,00	500,00	*
P074	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	INV			**53,00**	53,00	26,96	-4,70	4,70		**53,00**	37,70	15,30							
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	INV INV+PF		X	**1.504,48**	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	**702,12**	545,68	12,81		13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
a - Programmi pluriennali di interventi

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate														
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Programmi città metropolitane					**5.480,40**	2.382,51	1.128,09	0,00	0,00	137,45	**2.506,65**	2.143,33	39,00	0,00	14,66	114,66	721,86	751,89	1.500,00	0,00
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	INV+PF		X	**435,99**	128,73	46,68			25,00	**153,73**	153,73					72,26	60,00	150,00	*
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	INV+PF		X	**1.216,82**	756,37	211,04			47,45	**803,82**	784,28			0,80	18,74	77,00	96,00	240,00	*
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	INV+PF			**110,05**	18,05	17,25				**18,05**	18,05					8,00	24,00	60,00	*
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	INV+PF		X	**233,64**	136,64	75,44			5,00	**141,64**	122,48			2,00	17,16	8,00	24,00	60,00	*
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	INV+PF			**228,21**	90,03	44,61		-6,31		**83,72**	83,72					39,49	30,00	75,00	*
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	INV+PF		X	**483,51**	254,40	118,04				**254,40**	241,40		10,00	3,00		109,11	45,00	75,00	*
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	INV+PF		X	**1.541,64**	699,48	505,20			30,00	**729,48**	540,14		185,00		4,35	276,27	235,89	300,00	*
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	INV+PF			**679,54**	241,54	82,89		-7,00	30,00	**264,54**	157,93	39,00			67,61	79,00	111,00	225,00	*
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	INV+PF			**119,30**	4,30	0,00				**4,30**	4,30					10,00	30,00	75,00	*
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	INV+PF		X	**81,19**	24,46	8,08				**24,46**	12,20			8,86	3,40	14,73	12,00	30,00	*
P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di	INV+PF			**53,47**	7,47	0,00				**7,47**	7,47					4,00	12,00	30,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
a - Programmi pluriennali di interventi

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate														
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	Messina																			
P196	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	INV+PF			**117,32**	2,32	2,29				**2,32**	2,32					10,00	30,00	75,00	*
P135	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	INV+PF			**132,20**	17,20	16,57				**17,20**	13,80				3,40	10,00	30,00	75,00	*
P197	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	INV+PF			**47,50**	1,50	0,00				**1,50**	1,50					4,00	12,00	30,00	*
Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete					**1.205,19**	356,73	76,57	0,00	0,00	46,46	**403,19**	320,55	0,00	30,00	26,00	26,64	222,00	280,00	300,00	0,00
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	INV+PF	X		**1.205,19**	356,73	76,57			46,46	**403,19**	320,55		30,00	26,00	26,64	222,00	280,00	300,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
a - Programmi pluriennali di interventi

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
						Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale					**15.738,57**	6.694,20	3.143,36	0,00	-10,00	791,02	**7.421,19**	6.189,70	486,50	43,00	312,64	264,35	950,38	2.917,00	4.450,00	0,00
P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti		INV+PF		**1.764,33**	995,87	559,65		-10,00	28,45	**1.014,33**	791,57	10,00	43,00		169,76	75,00	225,00	450,00	*
P222	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti		INV+PF	X	**2.097,28**	1.387,65	956,46			100,86	**1.488,51**	1.447,62	1,50	10,00	1,00	28,39	72,77	286,00	250,00	*
P223	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti		INV+PF	X	**676,89**	376,89	95,05			30,00	**406,89**	400,89			6,00		45,00	75,00	150,00	*
P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti		INV+PF	X	**4.192,12**	1.633,81	760,88		-26,70	181,70	**1.788,81**	1.674,35	40,00		71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	*
	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase		INV	n.a. n.a. X																
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti		INV+PF	X	**2.443,41**	785,40	289,14			22,70	**808,10**	538,91		35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	*
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto		INV		**499,89**	486,58	295,49			13,31	**499,89**	54,92	387,77			57,20				
comprende intervento di "Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi" (delibera CIPE 98/2018 - Addendum Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020)																				
P073	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase		INV		**80,00**	80,00	32,37				**80,00**	40,00	40,00							
P140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase		INV		**100,00**	100,00	80,82				**100,00**	100,00								
A1008	Velocizzazione attraversamento dinamico Stretto di Messina		INV	X	**465,00**	206,00	59,43			109,00	**315,00**	235,00		80,00				150,00		
NA026	Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e		PF		**1.419,66**	641,99	14,07	-19,80	-7,53	305,00	**919,66**	906,44	7,23			6,00	200,00	300,00		

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
a - Programmi pluriennali di interventi

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate														
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.																			
P265	Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile	INV+PF			**2.000,00**	0,00	0,00				**0,00**						20,00	480,00	1.500,00	*
TOTALE Programmi pluriennali di interventi					**102.553,68**	33.346,68	17.227,21	0,00	-29,70	3.211,57	**36.467,68**	29.576,6	651,91	0,00	4.155,31	1.458,06	7.730,98	16.907,30	25.018,74	16.428,98

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali					**5.926,43**	4.964,98	887,53	0,00	0,00	916,45	**5.840,43**	2.431,42	1.097,60	0,00	1.385,40	706,20	86,00	0,00	0,00	0,00
P123 J44H20001410001 Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta					**146,14**	146,14	1,15				**146,14**	62,54			83,60					
Adeguamento impianti e soppressione PL	INV	RE	PD	X																
Elettrificazione Ivrea-Aosta	INV	RE	PD°	X																
P257 Elettrificazione Ivrea-Aosta - per memoria					**0,00**	0,00					**0,00**									
1357 J11H03000100001 Potenziamento Fossano-Cuneo					**21,49**	15,49	5,67			6,00	**21,49**	21,49								
Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	INV	RE	RE	X																
P078 Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI) - per memoria					**0,00**	0,00					**0,00**									
0267 Nuovo collegamento Arcisate - Stabio - per memoria					**0,00**	0,00					**0,00**									
0366A J14E21003970001 J64H17000140001 Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello					**390,00**	260,00	4,78			130,00	**390,00**	250,00	90,00		50,00					
1^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Curno, ACC Bergamo, PRG e ACC Ponte S.Pietro	INV	RE	PD	X																
2^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Montello	INV	RE	PD																	
PRG Bergamo	INV	RE	PD	X																
I178A J84H17000930009 Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase					**615,00**	515,00	9,30			100,00	**615,00**	350,00	100,00		165,00					
Raddoppio tratta Piadena-Mantova e soppressione PL critici intera linea	INV	RE	PD	X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
P125 J14F18000010009 **Elettrificazione linee Veneto**						**200,00**	200,00	77,86				**200,00**	152,00	48,00							
Elettrificazione linee Veneto Fasi: 2a Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno; 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno		INV	RE	RE	X																
I183 **Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto**						**261,00**	48,00	0,00		-48,00	261,00	**261,00**	261,00								
Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto		INV	RE	PD°																	
I184 J24D20000010001 **Potenziamento Padova-Castelfranco**						**40,00**	40,00	0,02				**40,00**		40,00							
Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere		INV	RE	AN																	
P128 J14H20000970001 **Elettrificazione linea Trento-Bassano**						**60,00**	60,00	3,63				**60,00**	1,00	59,00							
Elettrificazione linea Trento-Bassano		INV	RE	PD																	
P136 J94J17000040001 **Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo**						**112,00**	85,00	2,66			27,00	**112,00**	112,00								
Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano		INV	RE	PD	X																
I172 J34G18000150001 **Variante di Riga**						**200,00**	190,00	5,11			10,00	**200,00**	137,00	49,00		14,00					
PRG Bressanone e altre opere propedeutiche		INV	RE	RE																	
Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria e fermata di Sciaves		INV	RE	PD	X																
Fermata di Varna		INV	RE	PD																	
1346 J91H03000190001 **Potenziamento linea Pistoia-Lucca**						**487,10**	487,10	198,90				**487,10**	64,10		206,90		216,10				
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini		INV	RE	RE	X																
Upgrading tratta Montecatini-Pescia		INV	RE	RE																	

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								Sezione 1 Opere in corso finanziate														
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026									
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	Raddoppio tratta Pescia-Lucca		INV	RE	PD																	
P101 J54H17000300001	Potenziamento linea Empoli-Siena						**267,00**	267,00	12,01				**267,00**	182,00	85,00							
	Raddoppio Empoli-Granaiolo		INV	RE	PD																	
	Elettrificazione linea Empoli-Siena		INV	RE	PD																	
P147 J94J18000010001	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina						**110,00**	110,00	36,44				**110,00**	46,50	39,00		24,50					
	Adeguamento gallerie, velocizzazioni puntuali di tratte di linea, velocizzazione e movimenti contemporanei impianti, realizzazione sottopassi e adeguamento marciapiedi, soppressione di PL privati/pubblici e realizzazione SCMT		INV	RE	RE	X																
0810 J11H98000000001	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola						**35,99**	35,99	35,61				**35,99**	18,08		12,91		5,00				
	PRG Perugia S. Giovanni 1^ fase, Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie		INV	RE	ES																	
0334 J47O90000040009	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio						**105,13**	58,00	6,82		47,13		**105,13**	73,13	32,00							
	Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno		INV	RE	PD																	
P210A J11B21008720008 J54H20001280009	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie						**182,00**	61,50	0,09		60,00		**121,50**	121,50					60,50			
	Velocizzazione Terni-Rieti e adeguamento peso assiale Rieti-L'Aquila		INV	RE(F)	PD	X																
	Infrastrutture di terra per la produzione/stoccaggi e distribuzione di idrogeno verde		PF	PFTE°	PFTE	X																
P087 J84J18000000001 J87J18000690001	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo						**51,00**	51,00	14,08				**51,00**	51,00								

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1004 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Bretella Sulmona		INV	RE	AN																	
Collegamento al porto di Vasto		PF	RE	FAP																	
Altri interventi minori		INV	RE	ES																	
P141 J14F18000000001 **Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso**						**140,00**	140,00	41,60				**140,00**	15,00	50,00		60,00	15,00				
Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso		INV	RE	RE	X																
Potenziamento Venafro-Campobasso-Termoli		INV	RE	PFTE	X																
P211 J64C19000300001 **Nodo complesso di Pompei**						**40,00**	33,00	1,19		7,00		**40,00**	9,40	30,60							
Nodo complesso di Pompei		INV	RE	PFTE																	
P246 J14EZ2000020001 **Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli**						**150,00**	150,00	0,00				**150,00**				150,00					
Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli		INV	RE	FAP	X																
1888 J14H15000600002 **Metropolitana Leggera Matrice-Bojano**						**23,15**	23,15	21,71				**23,15**					23,15				
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano		INV	RE	RE																	
I177 J44G19000010001 **Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto**						**247,00**	160,00	3,13			87,00	**247,00**	75,00	100,00		72,00					
Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto		INV	RE	PD	X																
ASI Salerno - nuova stazione metropolitana - "Zona Industriale"		INV	RE	PFTE	X																
I173 J24J17000020001 J97B16000430001 **Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno**						**218,00**	192,00	93,72			26,00	**218,00**	26,00				192,00				
Adeguamenti tecnologici/armamento		INV	RE	ES																	

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1005 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
P230 J24C20000000009 Stazione AV Foggia Cervaro						**40,00**	40,00	1,73				**40,00**	20,00	20,00							
Stazione AV Foggia Cervaro	INV	RE	PD																		
I170 J54F18000010009 Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa						**180,00**	145,00	2,04			35,00	**180,00**	54,00	26,00		100,00					
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	INV	RE	RE	X																	
P259 J37H21005980001 Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale						**40,11**	40,11	0,00				**40,11**				40,11					
Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	INV	RE	PFTE	X																	
I174 J44C20000000001 Nuova stazione Taranto Nasisi						**28,50**	23,00	0,69				**23,00**	8,00				15,00	5,50			
Nuova stazione Taranto Nasisi	INV	RE	PD																		
1674 J19B12000040001 Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento						**365,00**	323,00	83,95			42,00	**365,00**	50,00	205,00		110,00					
Ammodernamento Potenza-Foggia 1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti	INV	RE	ES																		
Ammodernamento Potenza-Foggia 2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	INV	RE	RE	X																	
0271A J11H03000150001 Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase						**93,32**	88,00	50,36			5,32	**93,32**	13,53				79,79				
Velocizzazione tratta Bicocca-Augusta	INV	RE	ES																		
P253 J51B21001950006 Potenziamento collegamenti bacino di Augusta						**60,00**	60,00	0,00				**60,00**				60,00					
Bypass di Augusta	INV	RE	PFTE	X																	
P247 J64E22000010001 Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa						**100,00**	100,00	0,00				**100,00**				100,00					
Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa	INV	RE	FAP	X																	

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni: Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
0242 J11H02000060001 Velocizzazione Palermo - Agrigento						**167,50**	167,50	166,54				**167,50**	7,34				160,16				
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba, Variante Lercara e altri interventi minori		INV	RE	ES																	
I162 J44H17000670001 Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo						**170,00**	170,00	2,72				**170,00**	130,80	34,00		5,20					
Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo		INV	RE	AN	X																
P236 J64C20002310001 Elettrificazione della tratta Cinisi-Alcamo Dir-Trapani della linea Palermo - Trapani " via Milo"						**85,00**	85,00	0,81				**85,00**	20,40			64,60					
Elettrificazione tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani		INV	RE	AN	X																
P232 J64G18000140001 Ripristino linea Caltagirone - Gela						**265,00**	265,00	3,21				**265,00**	18,61	90,00		156,39					
Ripristino linea Caltagirone - Gela		INV	RE	RE	X																
P248 J74E21000940009 Raddoppio Decimomannu-Villamassargia						**230,00**	130,00	0,02			80,00	**210,00**	80,00			130,00		20,00			
1^ fase (tratta Decimomannu-Villa Speciosa)		INV	RE	PFTE	X																
2^ fase		INV	RE	PFTE°																	

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1007 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Programmi città metropolitane						**8.786,97**	6.876,94	4.469,18	0,00	0,00	1.410,00	**8.786,97**	3.547,86	890,17	0,00	174,40	4.174,54	0,00	0,00	0,00	0,00
0052 J11H02000040008 Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura						**1.040,70**	1.040,70	1.021,22				**1.040,70**	830,64				210,06				
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata, Stazione AV Torino Porta Susa e Nuova SSE Torino Bramante		INV	RE	ES																	
P216 J74J17000010001 J74J17000020001 Completamento fermate SFM Torino						**159,00**	159,00	2,65				**159,00**	95,30	0,70		50,00	13,00				
Fermata S.Paolo		INV	RE	PD																	
Fermata Borgata Quaglia - Le Gru		INV	RE	PD																	
Fermata S.Luigi Orbassano		INV	RE	RE	X																
Fermate Dora e Zappata		INV	RE	PD°	X																
Fermata Ferriera - Buttigliera		INV	RE	RE	X																
P217 J74H17000590001 Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa						**100,00**	80,00	1,52			20,00	**100,00**	100,00								
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa		INV	RE	PD	X																
0049A J31H96000070008 Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase						**388,59**	391,96	210,07		-3,36		**388,59**	268,59			120,00					
Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate		INV	RE	ES																	
Fermate Porta Romana e Tibaldi		INV	RE	RE																	
Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana		INV	RE	PD																	
Raddoppio tratta Albairate-Abbiategrasso		INV	RE	PD	X																
A5000_1 J91C04000000008 Nodo AV di Firenze						**2.735,00**	1.612,06	895,55		523,15	599,79	**2.735,00**	242,05				2.492,95				
Nodo AV di Firenze		INV	RE	RE																	

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
1483 J37I06000070001	Nodo di interscambio di Pigneto						**98,00**	83,03	9,09			14,97	**98,00**	59,03	38,97							
	Fermata Pigneto su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo	INV	RE	RE	X																	
	Fermata Pigneto su linea FL4/6 e sistemazioni viarie	INV	RE	PD																		
	Completamento copertura vallo ferroviario Pigneto	INV	RE	PD																		
0083 J51H98000030008	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio						**322,50**	322,50	284,23				**322,50**	116,08				206,42				
	Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area	INV	RE	ES																		
0260 J31H03000190001	Raddoppio Lunghezza-Guidonia						**254,51**	171,72	69,36			82,79	**254,51**	249,67			4,40	0,44				
	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	INV	RE	RE	X																	
0359 J77I12000010008	Raddoppio Campoleone-Aprilia						**73,70**	73,70	2,28				**73,70**	38,70	15,00			20,00				
	Raddoppio Campoleone-Aprilia	INV	RE	PD	X																	
1417 J91H92000040111	Potenziamento linee Castelli Romani						**30,60**	20,60	12,44			10,00	**30,60**	28,93				1,67				
	Potenziamento stazione di Marino e Frascati; potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Campino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni	INV	RE	RE																		
A5000_3	Nodo AV di Napoli - per memoria						**0,00**	0,00					**0,00**									
0149 J71H98000000001	Sistemazione nodo di Bari						**159,61**	159,61	137,43				**159,61**	114,61	15,00			30,00				
	Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord, Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	INV	RE	ES																		

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1009 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
0332A J11C09000000009 **Nodo di Bari: Bari Sud**						**431,30**	396,30	110,19			35,00	**431,30**	323,36	100,00			7,94				
Variante Bari C.le-Bari Torre a Mare		INV	RE	RE	X																
0332B J11C09000000009 **Nodo di Bari: Bari Nord**						**628,00**	20,00	0,00			608,00	**628,00**	20,00	608,00							
Variante tratta Bari S.Spirito - Palese		PF	RE	PFTE																	
0115 J11H92000020008 **Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase**						**126,66**	126,66	125,49				**126,66**	67,69				58,97				
Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale e interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa		INV	RE	ES																	
0096 J11H92000000008 **Nodo di Palermo**						**1.200,00**	1.180,30	1.061,95	-19,76		39,46	**1.200,00**	414,43	12,50			773,07				
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini, Apparato tecnologico Palermo c.le e Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto		INV	RE	ES																	
P235 J74C20001660001 **Chiusura anello di Palermo tratta Politeama - Notarbartolo**						**100,00**	100,00	2,22				**100,00**		100,00							
Tratta Politeama-Notarbartolo		INV	RE	RE																	
0336 J57I09000060007 **Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono**						**938,80**	938,80	523,49				**938,80**	578,79				360,01				
1^ fase: Raddoppio tratta Fiumetorto-Ogliastrillo		INV	RE	ES																	
2^ fase: Raddoppio tratta Ogliastrillo-Castelbuono		INV	RE	RE	X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1010 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete						**801,60**	707,60	63,54	0,00	0,00	42,00	**749,60**	401,25	80,00	0,00	263,35	5,00	52,00	0,00	0,00	0,00
P175 J74J18000000001 J84E21004550001 Scalo Torino Orbassano						**63,00**	63,00	8,31				**63,00**	50,00	13,00							
ACC Torino Orbassano		INV+PF	RE	AN	X																
Scalo Torino Orbassano: interventi in fascio container		INV	RE	ES																	
P173 J84H14001330001 Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)						**22,00**	22,00	9,93				**22,00**	22,00								
Attrezzaggio tecnologico e opere di allaccio alla rete ferroviaria nazionale		INV	RE	RE	X																
P256 J84C19000370009 Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia						**78,00**	78,00	0,54				**78,00**	51,75			26,25					
Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia		INV	RE	PD	X																
P252 J44D20000050009 Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale						**78,00**	36,00	2,10			42,00	**78,00**	72,40			5,60					
Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale		INV	RE	RE	X																
I008 J74C19000030001 J74H16000230001 Porto di Trieste						**164,00**	112,00	19,55				**112,00**	95,00	17,00				52,00			
Consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del porto e nuovo PRG Campo Marzio		INV	RE	RE	X																
Potenziamento impianti Aquilinia e Servola e interventi accessori Campo Marzio		INV	RE	RE	X																
P142 J74H17000420001 Porto di Ravenna						**77,10**	77,10	11,21				**77,10**	72,10				5,00				
Fase 1: soppressione P.L. via Canale Molinetto, adeguamento		INV	RE	RE	X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1011 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale								Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		Sezione 1 Opere in corso finanziate											
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026							
						Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	cavalcavia Teodorico, prolungamento del sottopassaggio pedonale di stazione																
	Fase 2a: adeguamento collegamento esistente dorsale sinistra Candiano	INV	RE	RE													
	Fase 2b: potenziamento collegamenti esistenti dorsali sinistra e destra Candiano	INV	RE	PFTE	X												
0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce - per memoria				**0,00**	0,00				**0,00**							
P174 J37I12000160006	Scalo merci Bari Lamasinata				**155,00**	155,00	0,00			**155,00**	10,00	25,00		120,00			
	Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	INV	RE	PFTE	X												
0417 J71H02000120008	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale				**37,50**	37,50	10,55			**37,50**				37,50			
	Riqualificazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	INV	RE	RE	X												
P178 J54G18000140001	Nodo intermodale di Brindisi				**67,00**	67,00	1,35			**67,00**	28,00	25,00		14,00			
	Nodo intermodale di Brindisi	INV	RE	PD	X												
P258 J44E21002680001	Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando				**60,00**	60,00	0,00			**60,00**				60,00			
	Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	INV	RE	PFTE	X												

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1012 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale													
							Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Programma aeroporti - Accessibilità su ferro						**1.233,60**	1.001,60	29,22	0,00	0,00	63,00	**1.064,60**	674,75	73,80	0,00	262,00	54,05	169,00	0,00	0,00	0,00
I137 J81D19000000009 Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo						**170,00**	170,00	4,64				**170,00**	170,00								
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	INV	RE	PD	X																	
P129 J44C14000020002 Collegamento ferroviario aeroporto di Genova						**69,60**	69,60	4,65				**69,60**	68,20	0,80			0,60				
Collegamento ferroviario aeroporto di Genova: fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est	INV	RE	RE	X																	
0268 J51H03000170001 Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia						**644,00**	425,00	11,35			50,00	**475,00**	421,55				53,45	169,00			
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	INV	RE	AN	X																	
Costo dell'intervento aggiornato alle tariffe di maggio 2022. Il correlato fabbisogno finanziario residuo sarà coperto in via temporanea secondo le modalità stabilite dall'art. 1 comma 5 del Contratto di Programma e in via definitiva attraverso il "Fondo per l'avvio di opere indifferibili" istituito dal DL 50/2022 il cui utilizzo é disciplinato dall'art. 1 comma 6 del Contratto di Programma																					
1912 Nuova fermata di Ronchi Aeroporto - per memoria						**0,00**	0,00					**0,00**									
P227 J31D19000000001 Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi						**112,00**	112,00	2,87				**112,00**		60,00		52,00					
Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	INV	RE	PD	X																	
I139 J34H17000230001 Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa						**15,00**	15,00	5,67				**15,00**	15,00								
Collegamento ferroviario aeroporto di Catania: fermata su linea esistente	INV	RE	ES	X																	
P250 J61B21003450001 Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi						**40,00**	40,00	0,01				**40,00**				40,00					
Intermodalità e accessibilità aeroporto Trapani Birgi	INV	RE	FAP	X																	
P249 J31B21002470001 Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia						**183,00**	170,00	0,02			13,00	**183,00**		13,00		170,00					

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							Sezione 1 Opere in corso finanziate													
							CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni				CdP-I 2022-2026								
								Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia		INV	RE	FAP	X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale					**52.660,22**	40.437,87	8.577,87	0,00	0,00	6.085,21	**46.108,22**	34.591,8	4.512,19	0,00	4.281,79	1.306,32	4.223,00	2.329,00	0,00	0,00
0286A J64G18000130009 Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie					**100,00**	100,00	1,84				**100,00**	100,00								
PRG e ACC Tortona	INV	RE	RE	X																
P234 F61H92000000008 J34H16000060001 J34H17000130001 J71H02000110008 Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi					**7.761,53**	7.461,53	3.757,69				**7.461,53**	6.261,21	100,00	1.093,57		6,74		300,00		
Terzo valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova	INV	RE	RE	X																
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	INV	RE	RE	X																
Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso	INV	RE	RE	X																
Potenziamento terminale Rivalta Scrivia	INV	RE	RE	X																
P133 J84H17000480001 Velocizzazione linea Milano-Genova					**156,00**	156,00	31,68				**156,00**	156,00								
1^ fase - potenziamento tecnologico e 2^ fase - rettifiche di tracciato e piccole varianti	INV	RE	RE	X																
0077 J71H92000020008 Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase					**690,00**	690,00	666,91				**690,00**	690,00								
Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo e completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	INV	RE	ES																	
0292A J94F04000020001 Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena					**1.521,60**	1.521,60	55,76				**1.521,60**	1.508,09				13,51				
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	INV	RE	RE^																	
0337A J41C09000000005 Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento					**1.180,00**	936,90	6,96			24,10	**961,00**	31,00			930,00			219,00		
Circonvallazione di Trento	PR	RE	PFTE	X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
							Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026								
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
0365A J34H16000620009	Potenziamento Venezia-Trieste lotti prioritari					**246,00**	246,00	8,94			**246,00**	246,00								
	Potenziamento tecnologico linea storica e rimozione limitazione peso assiale D4	INV	RE	RE	X															
1604A J71C10000030007	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca					**63,11**	63,11	4,61			**63,11**	44,29			17,48	1,34				
	Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-Confine di Stato (fase O Nuova linea Trieste-Divaca) - comprende anche progettazione preliminare nuova linea	INV	RE	PD	X															
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste - per memoria					**0,00**	0,00				**0,00**									
P261 J84H17001230001 J94E21002400009	Potenziamento linea Bologna-Prato					**515,00**	365,00	155,73		144,00	**509,00**	509,00					6,00			
	Linea Bologna-Prato-Firenze: adeguamento prestazionale (sagoma, modulo) e potenziamento tecnologico	INV	RE	RE	X															
P090	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma - per memoria					**0,00**	0,00				**0,00**									
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 1^ fase - per memoria					**0,00**	300,00		-300,00		**0,00**									
0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese - per memoria					**0,00**	0,00				**0,00**									
Q276A J81H02000000001	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase					**359,90**	260,35	5,75		99,55	**359,90**	276,05		83,85						
	Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	PRC	RE	PD																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni		CdP-I 2022-2026						Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP					Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz. Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
A5000_4	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli - per memoria					**0,00**	114,86		-114,86	**0,00**									
I071 J84H14000450001 J84H16000000001 J84H14001290001 J84H14001300001 J84H14001310001 J84H16000030001	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce					**350,65**	350,65	312,28		**350,65**	342,65				8,00				
	Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce - fasi	INV	RE	ES															
	Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona - fasi	INV	RE	RE															
	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi	INV	RE	RE	X														
0297A J31J05000030011	Nodo di Falconara 1^ fase					**174,00**	174,00	45,64		**174,00**	23,25		150,75						
	Variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	INV	RE	RE	X														
0142A J71H92000000007	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase					**318,79**	313,79	263,92	5,00	**318,79**	276,79		39,00	3,00					
	completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio) e Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona	INV	RE	ES															
	PRG e ACC Foggia	INV	RE	RE	X														
0142B J71H92000000007	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)					**700,00**	700,00	24,50		**700,00**	542,00	150,00			8,00				
	1^ fase: Raddoppio tratta Ripalta-Lesina	INV	RE	RE	X														
	2^ fase: Raddoppio tratta Termoli-Ripalta	INV	RE	AN															
P262	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica	INV				**8.700,00**	0,00	0,00	5.000,00	**5.000,00**	5.000,00					3.700,00			

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
0100 J71H92000030008 Raddoppio Bari-Taranto						**498,58**	498,58	461,54				**498,58**	253,38		46,32		198,88				
Raddoppio tratte Bari S.Andrea - Bitetto e Castellaneta-Palagianello e interventi di completamento tratte già raddoppiate, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto		INV	RE	ES																	
0311A J84F05000030001 Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie						**157,81**	157,81	150,89	-4,49		4,49	**157,81**	15,53				142,28				
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	ES																	
P245 J37I12000110001 J54E21004780008 J59C17000030001 J57D17000030001 J57D17000040001 Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido						**1.049,00**	819,00	146,81			50,00	**869,00**	241,00	368,00		260,00		180,00			
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria		INV	RE	RE	X																
Potenziamento tecnologico 1^ fase		INV	RE	RE																	
Elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari		INV	RE	PD	X																
Potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido		INV	RE	PD																	
Potenziamento Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria / Lamezia Terme		INV	RE	PFTE	X																
Completamento elettrificazione linea Jonica		INV	PFTE°	FAP																	
0119 J61H03000030001 Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara						**369,02**	369,02	317,28				**369,02**	367,95				1,06				
Raddoppio tratte Spoleto-Campello, Castelplanio-Montecarotto e Fabriano-P.M.228 interventi di completamento tratta Orte-Terni		INV	RE	RE																	
0298 J21J05000000001 Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina						**1.112,00**	438,44	4,03			336,56	**775,00**	336,56			438,44		337,00			
Lotto 2: Raddoppio Bivio Nord Albacina - Serra San Quirico		PR	RE	PFTE	X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1018 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Lotto 1: nuovo collegamento PM228 - nuovo Bivio Nord Albacina		PR	PFTE°	PFTE°																	
Lotto 3: Raddoppio Serra San Quirico - Castelplanio		PR	RE	PFTE°																	
P239 J64E21000110008 **Velocizzazione tratte Orte-Falconara**						**36,00**	36,00	0,00				**36,00**				36,00					
Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie		PF	RE	FAP	X																
0284 J61H94000000011 **Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC**						**848,00**	848,00	422,98				**848,00**	175,47	506,00			166,53				
Variante Napoli-Cancello		INV	RE	RE	X																
0279A J41H01000080008 **Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino**						**598,52**	598,52	294,56				**598,52**	124,71	300,00			173,81				
Nuovo collegamento Cancello-Frasso Telesino		INV	RE	RE	X																
0279B J41H01000080008 **Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)**						**1.091,48**	1.091,48	71,87				**1.091,48**	855,48	236,00							
1° lotto: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Telese		INV	RE	RE	X																
2° lotto: Raddoppio tratte Telese-S.Lorenzo Maggiore-Vitulano		INV	RE	RE	X																
0099B J41H92000000008 **Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino**						**561,80**	561,80	19,64				**561,80**	60,43	501,00			0,37				
Raddoppio tratta Orsara-Bovino		INV	RE	RE	X																
0099A J41H92000000008 **Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro**						**263,40**	263,40	256,65				**263,40**	53,82	76,20			133,38				
Raddoppio tratta Bovino-Cervaro		INV	RE	ES																	
0099C J41H92000000008 **Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice**						**19,95**	19,95	19,11				**19,95**	19,95								
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice		INV	RE	ES																	

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1019 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
	Classe DPP																			
P238A J94E21000070009 Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase					**418,74**	418,74	1,95				**418,74**	5,00			413,74					
Interconnessione Romagnano e velocizzazione Grassano-Metaponto	PF	RE(F)	FAP	X																
P126 J64H17000230001 Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto					**70,00**	65,00	14,95			5,00	**70,00**	53,74			16,26					
Velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza	INV	RE	RE	X																
0136 J81H92000020001 Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella					**365,49**	365,49	45,88				**365,49**	302,87	10,00	2,61	50,00					
Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)	INV	RE	ES																	
Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento con linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza	INV	RE	RE	X																
0013A J61H94000000001 Nuova linea a monte del Vesuvio					**358,31**	358,31	356,06				**358,31**	358,31								
Nuova linea a monte del Vesuvio (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)	INV	RE	ES																	
0263 J61H03000100001 Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria					**230,00**	230,00	226,11				**230,00**	38,54				191,46				
Ricostruzione galleria Coreca e Fiumicello; Ricostruzione ponti Petrace e Sorcio; modifiche PRG Gioia Tauro, Lamezia Terme, Praja, Scalea, Diamante, Eccellente, Vibo e Pizzo; SSE Vibo Pizzo, Sambiase, Reggio Calabria Gallico; Sottopassaggio Policastro; Ad	INV	RE	ES																	
P111 J94H15000790001 Variante di Cannitello – opere di mitigazione					**7,00**	7,00	0,56				**7,00**		7,00							
Mascheramento della galleria artificiale Cannitello e riqualificazione ambientale	INV	RE	RE																	
I107A J71J20000110008 AV-AC Salerno - Reggio Calabria					**13.045,00**	11.235,00	13,88				**11.235,00**	9.435,00			1.800,00			1.810,00		
Lotto 1 Sublotto Battipaglia - Romagnano	INV	RE	PFTE°	X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1020 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Paniere PNRR	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni: Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Lotto 1 Sublotti Romagnano - Praja e progettazione di fattibilità tecnico-economica intero itinerario		INV	RE	PFTE	X																
Lotto 2 Praja-Paola		INV	RE	PFTE°	X																
Raddoppio Galleria Santomarco		INV	RE	PFTE°	X																
0249 J11H02000070008 **Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo**						**2.201,27**	2.300,00	44,60	-98,73			**2.201,27**	2.201,27								
Tratta Giampilieri-Taormina		INV	RE	RE																	
Tratta Letojanni-Taormina-Fiumefreddo		INV	RE	RE																	
0275A J11H03000180001 **Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase**						**5.707,53**	5.608,80	257,91	98,73			**5.707,53**	3.535,25	1.716,00		316,87	139,41				
Lotto 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"		INV	RE	PD																	
Lotto 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"		INV	RE	PD	X																
Lotto 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"		INV	RE	PD	X																
Lotto 4b "Enna-Dittaino"		INV	RE	AN	X																
Lotto 5 "Dittaino-Catenanuova"		INV	RE	AN	X																
Lotto 6 "Catenanuova-Bicocca"		INV	RE	RE	X																
0275B J11H03000180001 **Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase**						**408,00**	0,00	0,00			408,00	**408,00**		408,00							
Adeguamento a STI linea esistente		PR	RE	PD																	
0313A J24F05000010001 **Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie**						**126,20**	117,76	4,31	8,44			**126,20**	2,20	70,80			53,20				
Variante Bauladu		INV	RE	PD																	
1524 J47I06000140001 **Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia**						**19,62**	19,62	16,16				**19,62**					19,62				
Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta		INV	RE	RE																	

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1021 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
b - Interventi in esecuzione

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
1596 J47I09000020002 Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda						**19,20**	19,20	18,84				**19,20**		17,28			1,92				
Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda		INV	RE	ES																	
1670 J79B12000030001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase						**32,91**	32,91	25,64				**32,91**		32,91							
SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia: Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia		INV	RE	ES																	
P083 J74H16000590001 J77B16000290001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase						**100,00**	100,00	43,44				**100,00**	100,00								
Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza		INV	RE	RE	X																
Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano		INV	RE	RE	X																
P254 J74E21001690008 Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda						**108,80**	104,24	0,00		-8,44	13,00	**108,80**	49,00	13,00			46,80				
Velocizzazione Villamassargia-Carbonia		INV	RE	PFTE																	
Elettrificazione Cagliari-Oristano 1^ fase , Potenziamento infrastrutturale Oristano-Ozieri Chilivani, Nuova stazione Chilivani Sud, Interventi IS e Verifiche alle opere d'arte per adeguamenti prestazionali		INV	RE	PFTE																	
TOTALE Interventi in esecuzione						**69.408,82**	53.988,99	14.027,33	0,00	0,00	8.516,66	**62.549,81**	41.647,0	6.653,76	0,00	6.366,94	6.246,11	4.530,00	2.329,00	0,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1022 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
c - Interventi prioritari

Intervento	Nuovo inserimento (Classe DPP)	Fase finananziata (Classe DPP)	Paniere PNRR (Stato attuativo)	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
					Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni				CdP-I 2022-2026									
					Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali				**839,00**	5,00	5,91	0,00	0,00	85,00	**90,00**	90,00	0,00	0,00	0,00	0,00	705,00	44,00	0,00	0,00
0366B	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase - per memoria			**0,00**	0,00					**0,00**									
I178B J84H17000930009	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase			**705,00**	0,00	5,91				**0,00**						705,00			
	Raddoppio tratte Codogno-Cava Tigozzi e Cremona-Pladena	PR	PD°	PD°															
P233	Potenziamento Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase			**90,00**	5,00	0,00			85,00	**90,00**	90,00								
	Nuovo ponte ferroviario Paderno d'Adda	PF	PFTE	FAP															
0271B J11H03000150001	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento			**44,00**	0,00	0,00				**0,00**							44,00		
	Velocizzazione tratta Augusta-Targia	INV	PD°	PFTE°															

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
c - Interventi prioritari

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							Sezione 1 Opere in corso finanziate															
							CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026										
								Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Programmi città metropolitane						**2.967,65**	958,40	28,17	0,00	0,00	223,27	**1.181,66**	794,28	235,00	0,00	140,60	0,17	968,39	817,60	0,00	0,00
1438 J81J05000010008 Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)						**114,21**	4,21	0,74				**4,21**	4,04				0,17		110,00		
Nodo Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)		PF	PD	PD																	
P255 J14H20001440009 Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore						**135,00**	61,00	0,00				**61,00**	15,40			45,60			74,00		
People mover Firenze Belfiore - Santa Maria Novella		PF	PFTE°	FAP																	
Fermata Circondaria		PF	RE	FAP	X																
0258_A J31H03000180008 Chiusura anello ferroviario di Roma						**904,44**	207,60	4,68			76,27	**283,87**	283,87					291,00	329,57		
Chiusura anello ferroviario di Roma completamento		PR	PD°	PD°																	
Chiusura anello ferroviario di Roma lotti prioritari		PR	RE	PD																	
P260 J31H96000000011 Potenziamento Capannelle-Ciampino						**255,00**	82,00	7,67			147,00	**229,00**	229,00					26,00			
Quadruplicamento Capannelle-Ciampino		INV	RE	RE																	
I086 Raddoppio Aprilia-Nettuno						**200,00**	4,00	0,00				**4,00**	4,00						196,00		
Raddoppio Aprilia-Nettuno		PF	PFTE	FAP																	
0331 J21C08000000009 Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano						**361,00**	252,97	4,35				**252,97**	252,97						108,03		
1^ fase: raddoppio tratta Cesano-Vigna di Valle		INV	RE	PD																	
2^ fase: raddoppio tratta Vigna di Valle-Bracciano		INV	PD°	PD°																	
0270 J11H03000140008 Sistemazione nodo di Catania						**998,00**	346,61	10,72				**346,61**	5,00	235,00	11,61	95,00		651,39			
Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario		INV	PD	PD																	

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
c - Interventi prioritari

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate													
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni				CdP-I 2022-2026								
		Classe DPP				Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
tra Catania C.le e Catania Acquicella																			
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto		INV	RE	PD	X														
Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete					**548,00**	35,62	2,35	0,00	0,00	304,18	**339,80**	313,80	0,00	0,00	0,00	26,00	150,00	58,20	0,00	0,00
P212 Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (stralcio ferroviario)					**60,00**	1,80	0,00				**1,80**	1,00				0,80		58,20		
Collegamento ferroviario con il Porto di Napoli		INV	PFTE	FAP															
P220 J51D18000110003 J94G18000060009 Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce					**488,00**	33,82	2,35			304,18	**338,00**	312,80				25,20	150,00			
Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)		INV	RE	RE															
Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Vada via Collesalvetti		PF	RE	PD															
Bretella di collegamento tra la linea Pisa-Vada via Collesalvetti e la linea Firenze-Pisa		PF	PD°	PD°															
Programma aeroporti - Accessibilità su ferro					**300,00**	10,00	0,67	0,00	0,00	0,00	**10,00**	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	290,00	0,00	0,00
I138A J94C19000270009 Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie					**300,00**	10,00	0,67				**10,00**	10,00						290,00		
Ampliamento impianto Fiumicino Aeroporto, potenziamento tratta Fiumicino-Ponte Galeria e bretelle di collegamento con la linea Pisa-Roma		INV	PD	PD															

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
c - Interventi prioritari

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale						**21.662,94**	2.596,01	238,72	0,00	0,00	719,62	**3.325,63**	2.395,89	167,50	0,00	663,18	98,26	5.578,15	11.979,76	779,40	0,00
0241A J11H03000030008 Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie						**1.700,15**	65,54	39,18			2,00	**67,54**	67,54					56,00	1.576,61		
Sezione nazionale Torino-Lione 1^ fase (quadruplicamento Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano)		PR	PD	PD																	
P215 J74G18000150009 Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana						**200,00**	81,00	1,66			8,00	**89,00**	8,00				81,00		111,00		
1^ fase - potenziamento tecnologico e 2^ adeguamento prestazionale		INV	RE(F)	RE																	
0294 J31J05000010001 Potenziamento linea Gallarate-Rho						**827,70**	522,80	20,07				**522,80**	522,80						304,90		
1^ fase: quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa		INV	RE	AN	X																
2^ fase: triplicamento tratta Parabiago-Gallarate		INV	PD	PD																	
0264A J11H03000130001 Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona						**424,00**	13,96	3,01				**13,96**	13,96						410,04		
Raddoppio tratta Vignale-Oleggio		INV	PD	PD																	
Raddoppio tratta Oleggio-Arona		PRC	PFTE°	PFTE°																	
0223A J11H02000130001 Nodo di Novara 1^ fase						**190,50**	83,10	9,04				**83,10**	83,10					82,70	24,70		
Sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale		INV	RE(F)	PD																	
0335 J47I09000030009 Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo						**900,00**	264,50	9,86				**264,50**	264,50					635,50			
1^ fase: Quadruplicamento tratta Rogoredo-Pieve Emanuele		INV	RE	PD	X																
2^ fase: Quadruplicamento tratta Pieve Emanuele-Pavia		INV	PD°	PD																	
0286B J71H92000020011 Quadruplicamento Tortona-Voghera						**600,00**	21,36	6,36				**21,36**	18,01		0,80		2,55	578,64			

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
c - Interventi prioritari

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
					Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026										
	Classe DPP		Stato attuativo		Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)		2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera	PR	PD	PD																
P131 J94H17000340009 Velocizzazione linea Torino-Genova				**175,00**	65,00		40,87	10,00	**75,00**	75,00							100,00		
1^ fase (potenziamento tecnologico e rettifiche di tracciato)	INV	RE	RE	X															
2^ fase (varianti di tracciato)	INV	PFTE°	PFTE°																
0289 JT1J0400000008 Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure				**2.150,00**	51,00		29,80		**51,00**	51,00						2.099,00			
Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure	PR	PD	PD																
0292C J94F04000020001 Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano				**851,60**	8,29		0,00		**8,29**	8,29							843,31		
Circonvallazione di Bolzano	PR	PFTE	PFTE																
0337B J41C0900000005 Accesso al Brennero lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto				**375,00**	0,00		0,00	10,00	**10,00**	10,00							365,00		
Circonvallazione di Rovereto	PR	PFTE	PFTE																
0292B J94F04000020001 Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona				**997,80**	24,70		3,47	94,62	**119,32**	118,33				0,99		878,48			
Ingresso a Verona	PR	PD	PFTE																
0365B J21H04000220001 J34H16000620009 J61H03000110001 Potenziamento Venezia-Trieste completamento				**1.554,00**	31,61		25,05		**31,61**	21,62				9,99		483,00	260,00	779,40	
Progettazioni pregresse (tratte Venezia - Ronchi dei Legionari)	INV	PFTE	PFTE																
Progettazioni pregresse (tratte Ronchi dei Legionari - Trieste)	INV	PFTE	PFTE																
Interventi infrastrutturali su linea storica: varianti Portugruaro-Latisana-Isonzo e Ronchi-Aurisina	INV	PD°	PD																
1940 J54H17000130009 Nodo di Udine				**203,00**	72,90		5,04	55,00	**127,90**	77,55	41,00		7,45	1,90			75,10		

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non comprendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
c - Interventi prioritari

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale									Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							Sezione 1 Opere in corso finanziate												
							CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni		CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz. Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	Nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	INV	RE	RE	X														
	PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano	INV	PFTE°	PFTE°															
I133	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)					**350,00**	5,00	0,00		**5,00**	5,00						345,00		
	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	PF	PFTE	FAP															
0276B J81H02000000001	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase					**3.663,59**	6,59	6,37		**6,59**	6,59					300,00	3.357,00		
	Raddoppio tratte Vicofertile-Fornovo(Osteriazza) e Berceto-Chiesaccia	PF	PFTE°	PFTE°															
0297B J31J05000030011	Nodo di Falconara completamento					**66,00**	36,00	0,00		**36,00**	35,00	1,00					30,00		
	Nuova stazione Montemarciano e potenziamento interporto di Jesi	INV	RE	PD	X														
0311B J84F05000030001	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello					**260,19**	0,00	0,00		**0,00**							260,19		
	Variante Montegiordano-Amendolara	INV	PFTE°	PFTE°															
	Rettifiche curve ed adeguamento linea	INV	PFTE°	PFTE°															
0226 J61H02000090008	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni					**572,00**	23,42	10,86		**23,42**	23,42						548,58		
	Raddoppio tratta Spoleto-Terni	PR	PD	PD															
0296 J31J05000030001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano					**1.918,50**	0,00	0,00		**0,00**							1.918,50		
	Raddoppio tratta Foligno-Fabriano	PF	FAP°	PFTE°															
I175 J44D20000060009	Raddoppio PM 228-Albacina					**130,00**	50,00	0,74	80,00	**130,00**	94,44			35,56					
	Raddoppio PM 228-Albacina	PR	RE	PFTE°	X														

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
c - Interventi prioritari

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
P240A J84E21001320008 Roma-Pescara fasi						**1.475,00**	620,17	3,94			390,00	**1.010,17**	290,00	100,00		620,17		464,83			
Raddoppio tratta Tagliacozzo-Avezzano		PRC	PFTE°	PFTE																	
Raddoppio tratta Sulmona-Pratola Peligna		PRC	RE	PFTE																	
Raddoppio tratta Scafa-Manoppello		PRC	RE	PFTE	X																
Raddoppio tratta Manoppello-Interporto d'Abruzzo		PRC	RE	PFTE	X																
0307A J31H96000000021 Roma-Pescara - ulteriore fasi						**601,74**	521,74	22,97			80,00	**601,74**	601,74								
Raddoppio tratte Interporto d'Abruzzo-Chieti-Pescara		INV	RE	PD																	
P238B J94E21000070009 Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto completamento						**1.416,26**	0,00	0,00				**0,00**							1.416,26		
Velocizzazione Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto		PF	FAP	FAP																	
C013B J61H94000000001 Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio						**60,90**	27,33	0,43				**27,33**		25,50			1,83		33,58		
Fermata Vesuvio Est		INV	RE(F)	PD																	
TOTALE Interventi prioritari						**26.317,59**	3.605,02	275,82	0,00	0,00	1.332,07	**4.947,10**	3.603,97	402,50	0,00	803,78	124,44	7.401,54	13.189,56	779,40	0,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
d - Interventi in progettazione

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
						Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026										
		Classe DPP		Stato attuativo		Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali					**1.368,73**	19,39	4,36	0,00	0,00	0,00	**19,39**	19,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,00	1.300,34	0,00
0333	Interventi linea Chivasso-Aosta - per memoria				**0,00**	0,00					**0,00**									
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo				**76,53**	0,00	0,00				**0,00**								76,53	
	Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olmo	PF	PD°	PD°																
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi				**250,00**	10,00	0,00				**10,00**	10,00							240,00	
	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	PF	PFTE	FAP																
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta				**50,00**	1,00	0,00				**1,00**	1,00						49,00		
	Raddoppio Cremona-Olmeneta	PF	PFTE	FAP																
P188 J94E21002450009	Raddoppio Bolzano-Merano				**200,00**	4,00	0,00				**4,00**	4,00							196,00	
	Raddoppio Bolzano-Merano	PF	PFTE	FAP																
0290 J31H96000000031	Nuova linea Passo Corese-Rieti				**792,20**	4,39	4,36				**4,39**	4,39							787,81	
	Nuova linea Passo Corese-Rieti	PR	PD(F)	PFTE																
Programmi città metropolitane					**160,00**	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	**3,20**	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	156,80	0,00
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi				**160,00**	3,20	0,00				**3,20**	3,20							156,80	
	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	PF	PFTE	FAP																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
d - Interventi in progettazione

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni: Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Programma aeroporti - Accessibilità su ferro				**90,40**	3,78	0,16	0,00	-3,60	0,00	**0,18**	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90,23	0,00
I064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa - per memoria			**0,00**	3,60			-3,60		**0,00**									
0269 J51H03000180001	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona			**90,40**	0,18	0,16				**0,18**	0,18							90,23	
	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	INV	PFTE	PFTE															

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
d - Interventi in progettazione

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata	Paniere PNRR / Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale				**20.915,00**	132,60	13,17	0,00	0,00	10,00	**142,60**	42,60	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	11.464,40	9.258,00
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (fasi)			**2.500,00**	0,00	0,00				**0,00**								2.500,00	
	Accesso al Brennero: lotti di completamento (fasi)	PF	FAP	FAP															
I131 J14H16000530009	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre			**180,00**	9,60	1,43				**9,60**	9,60							170,40	
	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	PR	PD	PD															
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa			**140,00**	6,00	0,00				**6,00**	6,00							134,00	
	Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario	PF	PFTE	FAP															
P240B J84E21001320008	Roma-Pescara completamento			**5.230,00**	0,00	0,00			10,00	**10,00**	10,00						50,00	5.170,00	
	Nuova linea Roma-Tagliacozzo	PRC	PFTE°	FAP°															
	Raddoppio tratte Avezzano-Sulmona e Pratola Peligna-Scafa	PRC	PFTE°	FAP°															
I107B J61H02000100008 J61H03000190001	AV-AC Salerno - Reggio Calabria completamento			**12.865,00**	117,00	11,74				**117,00**	17,00	100,00						3.490,00	9.258,00
	Lotti di completamento (Collegamento linea a monte del Vesuvio – Battipaglia e tratte Paola - Lamezia, Lamezia - Gioia Tauro, Gioia Tauro - Villa S.Giovanni / Reggio Calabria) e progettazioni pregresse	PF	PFTE°	FAP															
	Variante Rosarno	PF	RE®	FAP															
TOTALE Interventi in progettazione				**22.534,13**	158,96	17,69	0,00	0,00	10,00	**165,36**	65,36	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	99,00	13.011,77	9.258,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non comprendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
e - Interventi in programma

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata	Paniere PNRR / Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale															
					Sezione 1 Opere in corso finanziate												Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni				CdP-I 2022-2026										
					Avanz. al 05-2022	Riduzioni		Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali				**1.018,00**	0,32	0,31	0,00	0,00	0,00	**0,32**	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.017,68	0,00
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento			**818,00**	0,00	0,00				**0,00**								818,00	
	Completamento Terni-Rieti-L'Aquila- Sulmona	PF	FAP°	FAP°															
0315 J14F05000040001	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela			**200,00**	0,32	0,31				**0,32**	0,32							199,68	
	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela	INV	PFTE	PFTE															
0314	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano - per memoria			**0,00**	0,00					**0,00**									
Programmi città metropolitane				**323,12**	3,04	1,42	0,00	3,36	0,00	**6,41**	6,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	316,71	0,00	0,00
0049B J31H96000070008	Raddoppio Milano-Mortara: 2^ fase			**323,12**	3,04	1,42		3,36		**6,41**	6,41						316,71		
	Raddoppio tratta Abbiategrasso-Vigevano-Parona	INV	PFTE	PFTE															
	Raddoppio tratte Parona-Mortara	INV	PFTE°	PFTE°															
Programma aeroporti - Accessibilità su ferro				**1.082,00**	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	0,00	1.082,00
0295	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa - per memoria			**0,00**	0,00					**0,00**									
I138B	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino			**1.082,00**	0,00	0,00				**0,00**									1.082,00
	Collegamento con futuro terminal nord e passante terminal nord - terminal sud	PF	FAP	FAP															

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
e - Interventi in programma

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Paniere PNRR	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
							Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026										
											TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi											
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale						**6.164,18**	96,30	18,18	0,00	0,00	0,00	**96,30**	93,10	3,20	0,00	0,00	0,00	15,00	0,00	5.667,32	385,56
0241B J11H03000030008	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento					**2.692,85**	0,00	0,00				**0,00**								2.692,85	
	Cintura di Torino (nuova linea Orbassano-Settimo Torinese)	PR	PFTE°	PFTE°																	
	Sezione nazionale Torino-Lione 2^ fase (quadruplicamento Bussoleno-Avigliana)	PR	PFTE°	PFTE°																	
0266 J31H03000520001	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza					**1.412,00**	3,50	3,24				**3,50**	3,50					15,00		1.393,50	
	Quadruplicamento tratta bivio Rosales-Seregno	PR	PFTE	PFTE																	
0277 J31H03000210008	Potenziamento Seregno-Bergamo					**1.000,00**	82,63	13,15				**82,63**	82,63							917,37	
	Potenziamento Seregno-Bergamo (gronda est di Milano)	PR	PD®	PD																	
0223B J11H02000130001	Nodo di Novara completamento					**392,53**	6,97	0,00				**6,97**	6,97								385,56
	Passante merci (include progettazioni pregresse per opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano)	PF	PFTE®	PFTE																	
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud - per memoria					**0,00**	0,00					**0,00**									
0313B J24F05000010001	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento					**666,80**	3,20	1,80				**3,20**		3,20						663,60	
	Variante Bonorva-Torralba	INV	PD	PD																	
	Variante Macomer I	INV	PFTE°	PFTE°																	
	Variante Macomer II	INV	PFTE°	PFTE°																	
	Variante Campomela-Sassari	INV	PFTE°	PFTE°																	
TOTALE Interventi in programma						**8.587,30**	99,66	19,91	0,00	0,00	0,00	**103,03**	99,83	3,20	0,00	0,00	0,00	15,00	316,71	6.685,00	1.467,56

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1034 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

Totale Tabella A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	**229.401,52**	91.199,31	31.567,96	0,00	-29,70	13.070,31	**104.232,98**	74.992,8	7.811,38	0,00	11.326,03	7.828,61	19.677,52	32.841,57	45.494,91	27.154,54

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

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

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI
f - Interventi da realizzare per lotti costruttivi

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale						**18.691,40**	15.164,35	4.750,64	0,00	0,00	0,00	**15.164,35**	10.911,0	146,90	1.314,44	1.421,30	966,64	2.591,93	935,12	0,00	0,00
0325 J41C07000000001 Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia						**2.050,00**	2.050,00	1.909,85				**2.050,00**	510,48	99,90	1.314,44		125,17				
Tratta Teviglio-Brescia (1° e 2° lotto costruttivo) e nodo di Brescia (PRG e ACC)	INV	RE	ES			**2.050,00**	2.050,00	1.909,85				**2.050,00**	510,48	99,90	1.314,44		125,17				
0361 F81H91000000008 J14H20000440001 Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona						**3.530,00**	2.988,07	753,20				**2.988,07**	2.988,07					541,93			
Tratta Brescia Est – Verona (1° e 2° lotto costruttivo)	INV	RE	RE		X	**2.599,15**	2.599,15	748,20				**2.599,15**	2.599,15								
Nodo di Verona Ovest	INV	RE	PD			**375,85**	375,85	3,81				**375,85**	375,85								
Quadruplicamento in uscita da Brescia (tratta Brescia-Brescia Est)	INV	PD	PD			**555,00**	13,07	1,20				**13,07**	13,07					541,93			
0362A J14D29000010001 J41E91000000009 Linea AV/AC Verona-Padova 1° lotto funzionale: Tratta Verona-bivio Vicenza						**3.139,96**	3.139,96	429,80				**3.139,96**	1.629,69		88,97	1.421,30					
Tratta Verona-Bivio Vicenza (1° e 2° lotto costruttivo)	INV	RE	RE		X	**2.760,00**	2.760,00	425,62				**2.760,00**	1.249,73		88,97	1.421,30					
Nodo di Verona est	INV	RE	PD			**379,96**	379,96	4,18				**379,96**	379,96								
0362B J41E91000000009 Linea AV/AC Verona-Padova 2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza						**1.650,00**	1.075,00	2,48				**1.075,00**	1.075,00					575,00			
Attraversamento di Vicenza (tratta Bivio Vicenza-Vicenza)	PRC	RE	PD		X	**1.650,00**	1.075,00	2,48				**1.075,00**	1.075,00					575,00			
I135 J11J20000100008 Linea AV/AC Verona-Padova 3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova						**1.500,00**	25,00	0,01				**25,00**	25,00					1.475,00			
Tratta Vicenza-Padova	PR	PD	PD°		X	**1.500,00**	25,00	0,01				**25,00**	25,00						1.475,00		
A004 I41J05000020005 Galleria di base del Brennero - quota Italia						**4.397,44**	3.462,32	1.526,75				**3.462,32**	2.305,85		315,00		841,47		935,12		
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	INV	RE	RE			**260,00**	260,00	260,00				**260,00**	101,50		45,00		113,50				
1° lotto costruttivo	INV	RE	RE			**290,99**	280,00	285,57			10,99	**290,99**	172,44				118,55				

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1037 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI
f - Interventi da realizzare per lotti costruttivi

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
2° lotto costruttivo		INV	RE	RE		**416,99**	375,83	361,24		41,16		**416,99**	348,77				68,22				
3° lotto costruttico		INV	RE	RE		**762,55**	791,53	485,54		-28,98		**762,55**	187,15		270,00		305,40				
4° lotto costruttivo		INV	RE	RE		**1.369,80**	1.157,07	134,40		212,73		**1.369,80**	1.155,61				214,19				
Lotti costruttivi a completamento		INV	PD	PD°		**1.297,11**	597,89	0,00		-235,90		**361,99**	340,38				21,61		935,12		
0281 J77I040000000009 Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara						**2.424,00**	2.424,00	128,54				**2.424,00**	2.377,00	47,00							
Raddoppio tratta Apice-Hirpinia		INV	RE	RE	X	**899,22**	899,22	105,12				**899,22**	852,22	47,00							
Raddoppio tratta Hirpinia-Orsara		INV	RE	RE		**1.524,78**	1.524,78	23,42				**1.524,78**	1.524,78								
TOTALE Interventi da realizzare per lotti costruttivi						**18.691,40**	15.164,35	4.750,64	0,00	0,00	0,00	**15.164,35**	10.911,0	146,90	1.314,44	1.421,30	966,64	2.591,93	935,12	0,00	0,00
Totale Tabella B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI						**18.691,40**	15.164,35	4.750,64	0,00	0,00	0,00	**15.164,35**	10.911,0	146,90	1.314,44	1.421,30	966,64	2.591,93	935,12	0,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali: PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica: PD=Progettazione Definitiva: PE= Progettazione esecutiva: AN=Attività negoziali: RE=Realizzazione: E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante: PR=intervento in project review: PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Camera dei Deputati — 1038 — Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio – 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. – 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano – > 2031
A1004A	Sicurezza in galleria	INV+PF			6.000,00	395,69	144,16		-29,70	25,00	390,99	390,99					90,00	240,00	350,00	4.929,01
A1004B	Risanamento acustico	INV+PF			10.600,00	707,66	294,33			155,00	862,66	847,21				15,45	215,00	705,00	1.250,00	7.567,34
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori - per memoria				0,00	0,00					0,00									
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge (annualità fino al 2021)	INV+PF			133,17	135,17	106,03		-2,00		133,17	133,17								
A1004E	Sicurezza armamento (annualità fino al 2021)	INV+PF		X	3.795,49	3.569,85	3.595,47		225,64		3.795,49	3.583,72			152,28	59,50				
A1004F	Rilievi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte	INV+PF			333,50	58,00	21,65			20,00	78,00	78,00					15,00	65,00	175,50	*
A1006	Soppressione passaggi a livello	INV+PF		X	7.949,75	2.378,11	1.759,87			169,01	2.547,12	2.005,05	81,80	83,57		376,69	150,00	450,00	870,00	3.932,63
comprende interventi finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione sulla linee ionica tratta Sibari - Melito P.S., Salerno-Mercato S.S.-Benevento/Sarno, Torino-Fossano, Torino-Pinerolo, Chivasso-Ivrea, Orte-Falconara (Rosora), Castelbolognese-Ravenna (Bagnacavalo) e Cremona-Fidenza (Villanova sull'Arda) e interventi finanziati dal Piano Olimpiadi Milano Cortina 2026 sulla linea Milano-Lecco-Sondrio-Tirano																			
A1013A	Idrogeologia	INV+PF			2.748,09	1.098,09	691,62			110,00	1.208,09	1.166,67				41,42	160,00	480,00	900,00	*
A1013B	Sismica	INV+PF			1.031,90	296,90	99,41		-3,90		293,00	293,00					73,90	210,00	455,00	*
A1014	Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2021)	INV+PF			316,26	343,70	137,97		-28,39	0,95	316,26	312,21				4,05				
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	INV+PF			61,80	51,80	1,47				51,80	51,80						10,00		
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change					32.969,97	9.034,97	6.851,98	0,00	-29,70	479,96	9.676,59	8.861,83	81,80	0,00	152,28	497,11	703,90	2.160,00	4.000,50	16.428,98

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 – Fabbisogni 1°quinquennio – 2023	2024-2026	Sez. 3 – Fabbisogni 2° quinq. – 2027-2031	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano – > 2031
A2001B	Tecnologie per la circolazione	INV+PF	X		8.688,63	2.557,54	1.099,60			326,55	2.884,09	2.750,41	2,50		48,75	82,43	634,74	2.147,70	3.022,10	*
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	INV+PF			2.327,48	1.547,48	1.314,09				1.547,48	1.546,92				0,56	60,00	270,00	450,00	*
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	INV+PF			787,28	405,28	331,28			37,00	442,28	442,28					35,00	180,00	130,00	*
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	INV+PF			2.264,32	324,32	157,85				324,32	288,28		18,00		18,03	200,00	800,00	940,00	
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	INV+PF			336,95	110,95	60,57			46,00	156,95	156,95					20,00	60,00	100,00	*
A2004E	Dismissione contesti di esercizio obsoleti	INV			170,00	170,00	124,38				170,00	170,00								
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	INV+PF			162,30	72,30	13,88				72,30	72,30					10,00	30,00	50,00	*
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	INV INV+PF			3.092,51	184,51	4,20			33,00	217,51	217,51					2.080,00	92,00	703,00	
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	INV+PF			589,41	258,01	124,28			16,40	274,41	244,41				30,00	35,00	105,00	175,00	*
A2009	Security	INV+PF			460,66	210,66	144,13			15,00	225,66	219,66		6,00			30,00	80,00	125,00	*
A2010	Sistemi Informativi	INV+PF			599,33	269,48	162,41			30,00	299,48	294,09				5,39	30,97	92,91	175,97	*
A2011	Programma nazionale ERTMS	INV	X		13.049,31	3.712,92	571,51		-5,00	264,13	3.972,05	1.154,06			2.713,50	104,50	526,04	3.478,40	5.072,82	
A1015	Cyber security	INV+PF			339,54	53,00	0,00				53,00	53,00					33,00	253,54		

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio – 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. – 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano – > 2031
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico				32.867,72	9.876,45	4.008,18	0,00	0,00	768,08	10.639,53	7.609,88	2,50	0,00	2.762,25	240,90	3.694,75	7.589,55	10.943,89	0,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A03-Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
P055_A	Piano integrato Stazioni	INV+PF	X		6.830,72	2.704,07	1.202,42	-0,38	-181,28	224,29	2.746,71	2.162,15	12,50	123,60	357,00	91,45	511,66	1.748,00	1.824,36	*
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale - per memoria				0,00	0,00					0,00									
P237	City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	INV+PF	X		1.312,00	376,00	0,00			207,00	583,00	233,00			350,00		309,00	420,00		
P264	Digitalizzazione stazioni	INV+PF			21,15	1,15	0,35			10,00	11,15	11,15					10,00			
Totale Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni					8.163,88	3.081,23	1.202,77	-0,38	-181,28	441,29	3.340,86	2.406,31	12,50	123,60	707,00	91,45	830,66	2.168,00	1.824,36	0,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale													
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
		Classe DPP		Stato attuativo		Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	INV		X	495,41	355,41	83,35			355,41	318,71				36,70		140,00		*
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori					495,41	355,41	83,35	0,00	0,00	0,00	355,41	318,71	0,00	0,00	0,00	36,70	0,00	140,00	0,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
Bacini Nord ovest							3.916,61	1.412,09	156,54	0,00	0,00	529,76	1.941,85	1.260,74	190,00	0,00	465,63	23,87	883,37	274,86	816,53	0,00
P123 J44H20001410001	Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta						146,14	146,14	1,15				146,14	62,54			83,60					
	Velocizzazione impianti e soppressione PL		INV	RE	PD	X																
	Elettrificazione Ivrea-Aosta		INV	RE	PD°	X																
0333	Interventi linea Chivasso-Aosta - per memoria						0,00	0,00					0,00									
P257	Elettrificazione Ivrea-Aosta - per memoria						0,00	0,00					0,00									
1357 J11H30000000001	Potenziamento Fossano-Cuneo						21,49	15,49	5,67			6,00	21,49	21,49								
	Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo		INV	RE	RE	X																
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo						76,53	0,00	0,00				0,00								76,53	
	Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olmo		PF	PD°	PD°																	
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI) - per memoria						0,00	0,00					0,00									
0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio - per memoria						0,00	0,00					0,00									
0366A J14E21003970001 J64H17000140001	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello						390,00	260,00	4,78			130,00	390,00	250,00	90,00		50,00					
	1^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Curno, ACC Bergamo, PRG e ACC		INV	RE	PD	X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
		Classe DPP		Stato attuativo																
	Ponte S.Pietro																			
	2^ fase: raddoppio tratta Bergamo-Montello	INV	RE	PD																
	PRG Bergamo	INV	RE	PD	X															
0366B	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase - per memoria				0,00	0,00					0,00									
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi				250,00	10,00	0,00				10,00	10,00							240,00	
	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	PF	PFTE	FAP																
I178A J84H17000360009	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase				615,00	515,00	9,30			100,00	615,00	350,00	100,00		165,00					
	Raddoppio tratta Piadena-Mantova e soppressione PL critici intera linea	INV	RE	PD	X															
I178B J84H17000360009	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase				705,00	0,00	5,91				0,00						705,00			
	Raddoppio tratte Codogno-Cava Tigozzi e Cremona-Piadena	PR	PD°	PD°																
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta				50,00	1,00	0,00				1,00	1,00						49,00		
	Raddoppio Cremona-Olmeneta	PF	PFTE	FAP																
P233	Potenziamento Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase				90,00	5,00	0,00			85,00	90,00	90,00								
	Nuovo ponte ferroviario Paderno d'Adda	PF	PFTE	FAP																
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	INV+PF			X	1.572,45	459,45	129,73		208,76	668,21	475,71		1,60	167,03	23,87	178,37	225,86	500,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
						Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026								
						Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Badini Nord est					2.474,31	887,62	234,36	0,00	0,00	388,99	1.276,61	1.046,70	197,50	0,00	14,00	18,41	276,70	225,00	696,00	0,00
P125	Elettrificazione linee Veneto				200,00	200,00	77,86				200,00	152,00	48,00							
	Elettrificazione linee Veneto Fasi: 2a Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno; 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno	INV	RE	RE	X														
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto				261,00	48,00	0,00		-48,00	261,00	261,00	261,00								
	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	INV	RE	PD°																
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco				40,00	40,00	0,02				40,00		40,00							
	Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere	INV	RE	AN																
P128	Elettrificazione linea Trento-Bassano				60,00	60,00	3,63				60,00	1,00	59,00							
	Elettrificazione linea Trento-Bassano	INV	RE	PD																
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo				112,00	85,00	2,66			27,00	112,00	112,00								
	Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	INV	RE	PD	X															
P188	Raddoppio Bolzano-Merano				200,00	4,00	0,00				4,00	4,00							196,00	
	Raddoppio Bolzano-Merano	PF	PFTE	FAP																
I172	Variante di Riga				200,00	190,00	5,11			10,00	200,00	137,00	49,00		14,00					
	PRG Bressanone e altre opere propedeutiche	INV	RE	RE																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
	Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria e fermata di Sciaves	INV	RE PD	X																
	Fermata di Varna	INV	RE PD																	
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	INV+PF			1.401,31	260,62	145,09		48,00	90,99	399,61	379,70	1,50			18,41	276,70	225,00	500,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								Sezione 1 Opere in corso finanziate													
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Bacini Centro							3.898,73	1.271,47	397,26	0,00	0,00	166,94	1.432,42	797,20	156,00	206,90	24,50	234,91	135,50	225,00	2.105,81	0,00
1346 J91H30000190001	Potenziamento linea Pistoia-Lucca						487,10	487,10	198,90				487,10	64,10		206,90		216,10				
	Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini		INV	RE	RE	X																
	Upgrading tratta Montecatini-Pescia		INV	RE	RE																	
	Raddoppio tratta Pescia-Lucca		INV	RE	PD																	
P101 J54H17000000001	Potenziamento linea Empoli-Siena						267,00	267,00	12,01				267,00	182,00	85,00							
	Raddoppio Empoli-Granaiolo		INV	RE	PD																	
	Elettrificazione linea Empoli-Siena		INV	RE	PD																	
P147 J94J18000010001	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina						110,00	110,00	36,44				110,00	46,50	39,00		24,50					
	Adeguamento gallerie, velocizzazioni puntuali di tratte di linea, velocizzazione e movimenti contemporanei impianti, realizzazione sottopassi e adeguamento marciapiedi, soppressione di PL privati/pubblici e realizzazione SCMT		INV	RE	RE	X																
0810 J11H90000000001	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola						35,99	35,99	35,61				35,99	18,08		12,91		5,00				
	PRG Perugia S. Giovanni 1^ fase, Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie		INV	RE	ES																	
0334 J47I50000040009	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio						105,13	58,00	6,82			47,13	105,13	73,13	32,00							
	Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno		INV	RE	PD																	
0290 J31H96000000031	Nuova linea Passo Corese-Rieti						792,20	4,39	4,36				4,39	4,39							787,81	
	Nuova linea Passo Corese-Rieti		PP	PP(F)	PFTE																	

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
P210A J11B21008720008 J54H20001280009	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie				182,00	61,50	0,09			60,00	121,50	121,50					60,50			
	Velocizzazione Terni-Rieti e adeguamento peso assiale Rieti-L'Aquila	INV	RE(F)	PD	X															
	Infrastrutture di terra per la produzione/stoccaggi e distribuzione di idrogeno verde	PF	PFTE°	PFTE	X															
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento				818,00	0,00	0,00				0,00								818,00	
	Completamento Terni-Rieti-L'Aquila- Sulmona	PF	FAP°	FAP°																
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	INV+PF			1.101,31	247,50	103,04	-6,00		59,81	301,31	287,51				13,81	75,00	225,00	500,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Bacini Sud e isole						4.495,06	2.983,68	752,86	0,00	0,00	463,07	3.423,51	1.162,78	583,71	0,00	1.061,75	615,28	102,86	269,00	699,68	0,00
P087 J84J18000000001 J87J18000690001	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo					51,00	51,00	14,08				51,00	51,00								
	Bretella Sulmona	INV	RE	AN																	
	Collegamento al porto di Vasto	PF	RE	FAP																	
	Altri interventi minori	INV	RE	ES																	
P141 J14F18000000001	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso					140,00	140,00	41,60				140,00	15,00	50,00		60,00	15,00				
	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	INV	RE	RE	X																
	Potenziamento Venafro-Campobasso-Termoli	INV	RE	PFTE	X																
P246 J14E22000000001	Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli					150,00	150,00	0,00				150,00				150,00					
	Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli	INV	RE	FAP	X																
1888 J14H15000060002	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano					23,15	23,15	21,71				23,15					23,15				
	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	INV	RE	RE																	
P211 J64C19000000001	Nodo complesso di Pompei					40,00	33,00	1,19		7,00		40,00	9,40	30,60							
	Nodo complesso di Pompei	INV	RE	PFTE																	
I177 J44G19000000001	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto					247,00	160,00	3,13			87,00	247,00	75,00	100,00		72,00					
	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	INV	RE	PD	X																
	ASI Salerno - nuova stazione metropolitana - "Zona Industriale"	INV	RE	PFTE	X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								Sezione 1 Opere in corso finanziate														
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026										
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz. Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno						218,00	192,00	93,72		26,00	218,00	26,00				192,00				
	Interventi di miglioramento armamento		INV	RE	ES																
	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento		INV	RE	RE																
P230	Stazione AV Foggia Cervaro						40,00	40,00	1,73			40,00	20,00	20,00							
	Stazione AV Foggia Cervaro		INV	RE	PD																
I170	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa						180,00	145,00	2,04		35,00	180,00	54,00	26,00		100,00					
	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa		INV	RE	RE	X															
P259	Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale						40,11	40,11	0,00			40,11				40,11					
	Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale		INV	RE	PFTE	X															
I174	Nuova stazione Taranto Nasisi						28,50	23,00	0,69			23,00	8,00				15,00	5,50			
	Nuova stazione Taranto Nasisi		INV	RE	PD																
1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento						365,00	323,00	83,95		42,00	365,00	50,00	205,00		110,00					
	Ammodernamento Potenza-Foggia 1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti		INV	RE	ES																
	Ammodernamento Potenza-Foggia 2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede		INV	RE	RE	X															
0271A	Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase						93,32	88,00	50,36		5,32	93,32	13,53				79,79				
	Velocizzazione tratta Bicocca-Augusta		INV	RE	ES																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
0271B J11H30000150001	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento						44,00	0,00	0,00				0,00							44,00		
	Velocizzazione tratta Augusta-Targia	INV		PD°	PFTE°																	
P253 J51B21001950006	Potenziamento collegamenti bacino di Augusta						60,00	60,00	0,00				60,00				60,00					
	Bypass di Augusta	INV		RE	PFTE	X																
0315 J14F03000040001	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela						200,00	0,32	0,31				0,32	0,32							199,68	
	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela	INV		PFTE	PFTE																	
0242 J11H30000060001	Velocizzazione Palermo - Agrigento						167,50	167,50	166,54				167,50	7,34				160,16				
	Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba, Variante Lercara e altri interventi minori	INV		RE	ES																	
P247 J64E22000010001	Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa						100,00	100,00	0,00				100,00				100,00					
	Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa	INV		RE	FAP	X																
I162 J44H17000670001	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo						170,00	170,00	2,72				170,00	130,80	34,00		5,20					
	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	INV		RE	AN	X																
P236 J64C20002310001	Elettrificazione della tratta Cinisi-Alcamo Dir-Trapani della linea Palermo - Trapani " via Milo"						85,00	85,00	0,81				85,00	20,40			64,60					
	Elettrificazione tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani	INV		RE	AN	X																
0314	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano - per memoria						0,00	0,00					0,00									

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
						Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026										
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
P074	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	INV			53,00	53,00	26,96	-4,70	4,70		53,00	37,70	15,30							
P232 J64G18000140001	Ripristino linea Caltagirone - Gela				265,00	265,00	3,21				265,00	18,61	90,00		156,39					
	Ripristino linea Caltagirone - Gela	INV	RE	RE	X															
P248 J74E21000940009	Raddoppio Decimomannu-Villamassargia				230,00	130,00	0,02			80,00	210,00	80,00			130,00		20,00			
	1^ fase (tratta Decimomannu-Villa Speciosa)	INV	RE	PFTE	X															
	2^ fase	INV	RE	PFTE°																
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	INV INV+PF			1.504,48 X	544,60	238,10	-1,27	-28,97	187,75	702,12	545,68	12,81		13,45	130,18	77,36	225,00	500,00	*
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali					14.784,70	6.554,86	1.541,02	0,00	0,00	1.548,76	8.074,38	4.267,42	1.127,21	0,00	1.565,88	892,46	1.398,44	993,86	4.318,02	0,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale									Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								Sezione 1 Opere in corso finanziate												
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026								
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Torino							1.735,69	1.408,43	1.072,07	0,00	0,00	45,00	1.453,43	1.179,67	0,70	0,00	50,00	223,06	72,26	60,00	150,00	0,00
0052 J11H!GE000X0038	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura						1.040,70	1.040,70	1.021,22				1.040,70	830,64				210,06				
	Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata, Stazione AV Torino Porta Susa e Nuova SSE Torino Bramante		INV	RE	ES																	
P216 J74I17000010001 J74I17000020001	Completamento fermate SFM Torino						159,00	159,00	2,65				159,00	95,30	0,70		50,00	13,00				
	Fermata S.Paolo		INV	RE	PD																	
	Fermata Borgata Quaglia - Le Gru		INV	RE	PD																	
	Fermata S.Luigi Orbassano		INV	RE	RE	X																
	Fermate Dora e Zappata		INV	RE	PD°	X																
	Fermata Ferriera - Buttigliera		INV	RE	RE	X																
P217 J74H17000590001	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa						100,00	80,00	1,52			20,00	100,00	100,00								
	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa		INV	RE	PD	X																
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino		INV+PF			X	435,99	128,73	46,68			25,00	153,73	153,73					72,26	60,00	150,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Milano					2.088,53	1.154,57	422,53	0,00	0,00	47,45	1.202,02	1.062,48	0,00	0,00	120,80	18,74	77,00	412,71	396,80	0,00
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi				160,00	3,20	0,00				3,20	3,20							156,80	
	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	PF	PFTE	FAP																
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase				388,59	391,96	210,07		-3,36		388,59	268,59			120,00					
J31H96000070008																				
	Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate	INV	RE	ES																
	Fermate Porta Romana e Tibaldi	INV	RE	RE																
	Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana	INV	RE	PD																
	Raddoppio tratta Albairate-Abbiategrasso	INV	RE	PD	X															
0049B	Raddoppio Milano-Mortara: 2^ fase				323,12	3,04	1,42		3,36		6,41	6,41						316,71		
J31H96000080008																				
	Raddoppio tratta Abbiategrasso-Vigevano-Parona	INV	PFTE	PFTE																
	Raddoppio tratte Parona-Mortara	INV	PFTE°	PFTE°																
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	INV+PF			X	1.216,82	756,37	211,04			47,45	803,82	784,28			0,80	18,74	77,00	96,00	240,00	*
Genova						110,05	18,05	17,25	0,00	0,00	0,00	18,05	18,05	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00	24,00	60,00	0,00
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	INV+PF				110,05	18,05	17,25				18,05	18,05					8,00	24,00	60,00	*
Venezia						233,64	136,64	75,44	0,00	0,00	5,00	141,64	122,48	0,00	0,00	2,00	17,16	8,00	24,00	60,00	0,00
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	INV+PF			X	233,64	136,64	75,44			5,00	141,64	122,48			2,00	17,16	8,00	24,00	60,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
		Classe DPP		Stato attuativo																
Bologna					342,43	94,24	45,35	0,00	0,00	0,00	87,93	87,76	0,00	0,00	0,00	0,17	39,49	140,00	75,00	0,00
1438 J81J18000310008	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)				114,21	4,21	0,74				4,21	4,04				0,17		110,00		
	Nodo Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	PF	PD	PD																
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	INV+PF			228,21	90,03	44,61		-6,31		83,72	83,72					39,49	30,00	75,00	*
Firenze					3.353,51	1.927,46	1.013,59	0,00	523,15	599,79	3.050,40	498,85	0,00	0,00	48,60	2.492,95	109,11	119,00	75,00	0,00
A5000_1 J91C04000000008	Nodo AV di Firenze				2.735,00	1.612,06	895,55		523,15	599,79	2.735,00	242,05				2.492,95				
	Nodo AV di Firenze	INV	RE	RE																
P255 J14H20001440009	Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore				135,00	61,00	0,00				61,00	15,40			45,60			74,00		
	People mover Firenze Belfiore - Santa Maria Novella	PF	PFTE°	FAP																
	Fermata Circondaria	PF	RE	FAP	X															
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	INV+PF			X	483,51	254,40	118,04			254,40	241,40		10,00	3,00		109,11	45,00	75,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
	Classe DPP		Stato attuativo																
Roma				4.041,39	1.917,61	899,31	0,00	0,00	361,02	2.278,63	1.802,39	53,97	0,00	4,40	232,88	593,27	869,49	300,00	0,00
0258_A J31H030001800008 **Chiusura anello ferroviario di Roma**				904,44	207,60	4,68			76,27	283,87	283,87					291,00	329,57		
Chiusura anello ferroviario di Roma completamento	PR	PD°	PD°																
Chiusura anello ferroviario di Roma lotti prioritari	PR	RE	PD																
1483 J37A060000X0001 **Nodo di interscambio di Pigneto**				98,00	83,03	9,09			14,97	98,00	59,03	38,97							
Fermata Pigneto su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo	INV	RE	RE	X															
Fermata Pigneto su linea FL4/6 e sistemazioni viarie	INV	RE	PD																
Completamento copertura vallo ferroviario Pigneto	INV	RE	PD																
P260 J31H960000000011 **Potenziamento Capannelle-Ciampino**				255,00	82,00	7,67			147,00	229,00	229,00					26,00			
Quadruplicamento Capannelle-Ciampino	INV	RE	RE																
0083 J31H960000300008 **Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio**				322,50	322,50	284,23				322,50	116,08				206,42				
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area	INV	RE	ES																
0260 J31H030001900001 **Raddoppio Lunghezza-Guidonia**				254,51	171,72	69,36			82,79	254,51	249,67			4,40	0,44				
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	INV	RE	RE	X															
0359 J77I12000010008 **Raddoppio Campoleone-Aprilia**				73,70	73,70	2,28				73,70	38,70	15,00			20,00				
Raddoppio Campoleone-Aprilia	INV	RE	PD	X															
I086 **Raddoppio Aprilia-Nettuno**				200,00	4,00	0,00				4,00	4,00						196,00		
Raddoppio Aprilia-Nettuno	PF	PFTE	FAP																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
		Classe DPP	Stato attuativo																	
0331 J21C03000000009	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano				361,00	252,97	4,35				252,97	252,97						108,03		
	1^ fase: raddoppio tratta Cesano-Vigna di Valle	INV	RE	PD																
	2^ fase: raddoppio tratta Vigna di Valle-Bracciano	INV	PD°	PD°																
1417 J91H92000040111	Potenziamento linee Castelli Romani				30,60	20,60	12,44			10,00	30,60	28,93				1,67				
	Potenziamento stazione di Marino e Frascati; potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni	INV	RE	RE																
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	INV+PF		X	1.541,64	699,48	505,20			30,00	729,48	540,14		185,00		4,35	276,27	235,89	300,00	*
Napoli					679,54	241,54	82,89	0,00	0,00	30,00	264,54	157,93	39,00	0,00	0,00	67,61	79,00	111,00	225,00	0,00
A5000_3	Nodo AV di Napoli - per memoria				0,00	0,00					0,00									
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	INV+PF			679,54	241,54	82,89		-7,00	30,00	264,54	157,93	39,00			67,61	79,00	111,00	225,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
		Classe DPP		Stato attuativo																
Bari					1.338,21	580,21	247,62	0,00	0,00	643,00	1.223,21	462,27	723,00	0,00	0,00	37,94	10,00	30,00	75,00	0,00
0149 J71H980000000001	Sistemazione nodo di Bari				159,61	159,61	137,43				159,61	114,61	15,00			30,00				
	Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord, Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	INV	RE	ES																
0332A J11C09000000009	Nodo di Bari: Bari Sud				431,30	396,30	110,19			35,00	431,30	323,36	100,00			7,94				
	Variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	INV	RE	RE	X															
0332B J11C09000000009	Nodo di Bari: Bari Nord				628,00	20,00	0,00			608,00	628,00	20,00	608,00							
	Variante tratta Bari S.Spirito - Palese	PF	RE	PFTE																
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	INV+PF			119,30	4,30	0,00				4,30	4,30					10,00	30,00	75,00	*
Reggio Calabria					81,19	24,46	8,08	0,00	0,00	0,00	24,46	12,20	0,00	0,00	8,86	3,40	14,73	12,00	30,00	0,00
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	INV+PF		X	81,19	24,46	8,08				24,46	12,20			8,86	3,40	14,73	12,00	30,00	*
Messina					53,47	7,47	0,00	0,00	0,00	0,00	7,47	7,47	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	12,00	30,00	0,00
P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	INV+PF			53,47	7,47	0,00				7,47	7,47					4,00	12,00	30,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								Sezione 1 Opere in corso finanziate													
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026								
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Catania							1.241,99	475,60	138,51	0,00	0,00	0,00	475,60	75,01	235,00	0,00	95,00	58,97	661,39	30,00	75,00	0,00
0115 J11H92000120008	Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase						126,66	126,66	125,49				126,66	67,69				58,97				
	Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale e interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa		INV	RE	ES																	
0270 J11H93000140008	Sistemazione nodo di Catania						998,00	346,61	10,72				346,61	5,00	235,00	11,61	95,00		651,39			
	Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella		INV	PD	PD																	
	Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto		INV	RE	PD	X																
P196	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania		INV+PF				117,32	2,32	2,29				2,32	2,32					10,00	30,00	75,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate) – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Palermo				2.371,00	2.236,30	1.604,23	0,00	-19,76	39,46	2.256,00	1.007,02	112,50	0,00	0,00	1.136,48	10,00	30,00	75,00	0,00
0036 J11H92000000038 Nodo di Palermo				1.200,00	1.180,30	1.061,95		-19,76	39,46	1.200,00	414,43	12,50			773,07				
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini, Apparato tecnologico Palermo c.le e Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	INV	RE	ES																
P235 J74C20001660001 Chiusura anello di Palermo tratta Politeama - Notarbartolo				100,00	100,00	2,22				100,00		100,00							
Tratta Politeama-Notarbartolo	INV	RE	RE																
0336 J57K92000660007 Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono				938,80	938,80	523,49				938,80	578,79				360,01				
1^ fase: Raddoppio tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	INV	RE	ES																
2^ fase: Raddoppio tratta Ogliastrillo-Castelbuono	INV	RE	RE	X															
P135 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	INV+PF			132,20	17,20	16,57				17,20	13,80				3,40	10,00	30,00	75,00	*
Cagliari				47,50	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	12,00	30,00	0,00
P197 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	INV+PF			47,50	1,50	0,00				1,50	1,50					4,00	12,00	30,00	*
Totale Programmi città metropolitane				17.718,14	10.224,09	5.626,86	0,00	0,00	1.770,72	12.484,90	6.495,09	1.164,17	0,00	329,66	4.289,37	1.690,25	1.886,19	1.656,80	0,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
P175 J74J18000000001 J84E21004950001	Scalo Torino Orbassano						63,00	63,00	8,31				63,00	50,00	13,00							
	ACC Torino Orbassano	INV+PF	RE	AN	X																	
	Scalo Torino Orbassano: interventi in fascio container	INV	RE	ES																		
P173 J84H14001300001	Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)						22,00	22,00	9,93				22,00	22,00								
	Attrezzaggio tecnologico e opere di allaccio alla rete ferroviaria nazionale	INV	RE	RE	X																	
P212	Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (stralcio ferroviario)						60,00	1,80	0,00				1,80	1,00				0,80		58,20		
	Collegamento ferroviario con il Porto di Napoli	INV	PFTE	FAP																		
P256 J84C19000370009	Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia						78,00	78,00	0,54				78,00	51,75			26,25					
	Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia	INV	RE	PD	X																	
P252 J44D20000350009	Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale						78,00	36,00	2,10			42,00	78,00	72,40			5,60					
	Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	INV	RE	RE	X																	
I008 J74C19000330001 J74H16002250001	Porto di Trieste						164,00	112,00	19,55				112,00	95,00	17,00				52,00			
	Consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del porto e nuovo PRG Campo Marzio	INV	RE	RE	X																	
	Potenziamento impianti Aquilinia e Servola e interventi accessori Campo Marzio	INV	RE	RE	X																	
P142 J74H17000460001	Porto di Ravenna						77,10	77,10	11,21				77,10	72,10				5,00				

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni: Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
	Fase 1: soppressione P.L. via Canale Molinetto, adeguamento cavalcavia Teodorico, prolungamento del sottopassaggio pedonale di stazione	INV	RE	RE X																
	Fase 2a: adeguamento collegamento esistente dorsale sinistra Candiano	INV	RE	RE																
	Fase 2b: potenziamento collegamenti esistenti dorsali sinistra e destra Candiano	INV	RE	PFTE X																
0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce - per memoria				0,00	0,00					0,00									
P220 J51D18000010003 J94G18000060009	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce				488,00	33,82	2,35			304,18	338,00	312,80				25,20	150,00			
	Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)	INV	RE	RE																
	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Vada via Collesalvetti	PF	RE	PD																
	Bretella di collegamento tra la linea Pisa-Vada via Collesalvetti e la linea Firenze-Pisa	PF	PD°	PD°																
P174 J37I12000740006	Scalo merci Bari Lamasinata				155,00	155,00	0,00				155,00	10,00	25,00		120,00					
	Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	INV	RE	PFTE X																
0417 J71H32000012000B	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale				37,50	37,50	10,55				37,50				37,50					
	Nuova stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	INV	RE	RE X																
P178 J54G18000140001	Nodo intermodale di Brindisi				67,00	67,00	1,35				67,00	28,00	25,00		14,00					
	Nodo intermodale di Brindisi	INV	RE	PD X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

AO7-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
		Classe DPP	Stato attuativo																	
P258 J44E21003260001	Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando				60,00	60,00	0,00				60,00				60,00					
	Linea Rosarno-S. Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	INV	RE	PFTE X																
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	INV+PF		X	1.205,19	356,73	76,57			46,46	403,19	320,55		30,00	26,00	26,64	222,00	280,00	300,00	*
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete					2.554,79	1.099,95	142,46	0,00	0,00	392,64	1.492,59	1.035,60	80,00	0,00	289,35	57,64	424,00	338,20	300,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
		Classe DPP		Stato attuativo																
I064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa - per memoria				0,00	3,60			-3,60		0,00									
0295	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa - per memoria				0,00	0,00					0,00									
I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo				170,00	170,00	4,64				170,00	170,00								
J81D19000000009	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	INV	RE	PD	X															
P129	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova				69,60	69,60	4,65				69,60	68,20	0,80			0,60				
J44C14000000002	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova: fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est	INV	RE	RE	X															
0268	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia				644,00	425,00	11,35			50,00	475,00	421,55				53,45	169,00			
J51H03000170001	*Costo dell'intervento aggiornato alle tariffe di maggio 2022. Il correlato fabbisogno finanziario residuo sarà coperto in via temporanea secondo le modalità stabilite dall'art. 1 comma 5 del Contratto di Programma e in via definitiva attraverso il "Fondo per l'avvio di opere indifferibili" istituito dal DL 50/2022 il cui utilizzo é disciplinato dall'art. 1 comma 6 del Contratto di Programma*																			
	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	INV	RE	AN	X															
0269	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona				90,40	0,18	0,16				0,18	0,18							90,23	
J51H03000180001	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	INV	PFTE	PFTE																
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto - per memoria				0,00	0,00					0,00									
I138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie				300,00	10,00	0,67				10,00	10,00						290,00		
J94C19000270009	Ampliamento impianto Fiumicino Aeroporto, potenziamento tratta Fiumicino-Ponte Galeria e bretelle di collegamento con la linea Pisa-Roma	INV	PD	PD																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
I138B	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino				1.082,00	0,00	0,00				0,00									1.082,00
	Collegamento con futuro terminal nord e passante terminal nord - terminal sud	PF	FAP	FAP																
P227 J31D19000000001	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi				112,00	112,00	2,87				112,00		60,00		52,00					
	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	INV	RE	PD	X															
I139 J34H17000250001	Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa				15,00	15,00	5,67				15,00	15,00								
	Collegamento ferroviario aeroporto di Catania: fermata su linea esistente	INV	RE	ES	X															
P250 J61B27003450001	Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi				40,00	40,00	0,01				40,00				40,00					
	Intermodalità e accessibilità aeroporto Trapani Birgi	INV	RE	FAP	X															
P249 J31B27002470001	Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia				183,00	170,00	0,02			13,00	183,00		13,00		170,00					
	Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	INV	RE	FAP	X															
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro					2.706,00	1.015,38	30,05	0,00	-3,60	63,00	1.074,78	684,93	73,80	0,00	262,00	54,05	169,00	290,00	90,23	1.082,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
		Classe DPP		Stato attuativo			Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Direttrice Torino-Lione					4.593,00	146,54	40,84	0,00	0,00	10,00	156,54	75,54	0,00	0,00	0,00	81,00	56,00	1.687,61	2.692,85	0,00
0241A J11H03000330008	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie				1.700,15	65,54	39,18			2,00	67,54	67,54					56,00	1.576,61		
	Sezione nazionale Torino-Lione 1^ fase (quadruplicamento Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano)	PR	PD	PD																
0241B J11H03000330008	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento				2.692,85	0,00	0,00				0,00								2.692,85	
	Cintura di Torino (nuova linea Orbassano-Settimo Torinese)	PR	PFTE°	PFTE°																
	Sezione nazionale Torino-Lione 2^ fase (quadruplicamento Bussoleno-Avigliana)	PR	PFTE°	PFTE°																
P215 J74G18000150009	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana				200,00	81,00	1,66			8,00	89,00	8,00				81,00		111,00		
	1^ fase - potenziamento tecnologico e 2^ adeguamento prestazionale	INV	RE(F)	RE																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento (Classe DPP)	Fase finananziata (Stato attuativo)	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 – Fabbisogni 1°quinquennio 2023	Sezione 2 – Fabbisogni 1°quinquennio 2024-2026	Sez. 3 – Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
Direttrice Liguria - Alpi				15.703,59	9.777,22	4.456,45	0,00	0,00	28,45	9.805,67	8.379,24	110,00	0,00	0,00	179,05	1.386,84	1.364,65	2.760,87	385,56
0266 J31H000005200001 Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza				1.412,00	3,50	3,24				3,50	3,50					15,00		1.393,50	
Quadruplicamento tratta bivio Rosales-Seregno	PR	PFTE	PFTE																
0277 J31H000002100008 Potenziamento Seregno-Bergamo				1.000,00	82,63	13,15				82,63	82,63							917,37	
Potenziamento Seregno-Bergamo (gronda est di Milano)	PR	PD®	PD																
0294 J31J06000010001 Potenziamento linea Gallarate-Rho				827,70	522,80	20,07				522,80	522,80						304,90		
1^ fase: quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	INV	RE	AN	X															
2^ fase: triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	INV	PD	PD																
0264A J11H000001300001 Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona				424,00	13,96	3,01				13,96	13,96						410,04		
Raddoppio tratta Vignale-Oleggio	INV	PD	PD																
Raddoppio tratta Oleggio-Arona	PRC	PFTE°	PFTE°																
0223A J11H020001300001 Nodo di Novara 1^ fase				190,50	83,10	9,04				83,10	83,10					82,70	24,70		
Sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale	INV	RE(F)	PD																
0223B J11H020001300001 Nodo di Novara completamento				392,53	6,97	0,00				6,97	6,97								385,56
Passante merci (include progettazioni pregresse per opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano)	PF	PFTE®	PFTE																
0335 J47H000003300009 Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo				900,00	264,50	9,86				264,50	264,50					635,50			
1^ fase: Quadruplicamento tratta Rogoredo-Pieve Emanuele	INV	RE	PD	X															

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
		Classe DPP		Stato attuativo																
	2^ fase: Quadruplicamento tratta Pieve Emanuele-Pavia	INV	PD°	PD																
0286A J64G18000130009	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie				100,00	100,00	1,84				100,00	100,00								
	PRG e ACC Tortona	INV	RE	RE	X															
0286B J71H92000320011	Quadruplicamento Tortona-Voghera				600,00	21,36	6,36				21,36	18,01		0,80		2,55	578,64			
	Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera	PR	PD	PD																
P234 F81H92000000038 J34H17000060001 J34H17000130001 J71H92000010038	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi				7.761,53	7.461,53	3 757,69				7.461,53	6.261,21	100,00	1.093,57		6,74		300,00		
	Terzo valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova	INV	RE	RE	X															
	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	INV	RE	RE	X															
	Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso	INV	RE	RE	X															
	Potenziamento terminale Rivalta Scrivia	INV	RE	RE	X															
P133 J84H17000480001	Velocizzazione linea Milano-Genova				156,00	156,00	31,68				156,00	156,00								
	1^ fase - potenziamento tecnologico e 2^ fase - rettifiche di tracciato e piccole varianti	INV	RE	RE	X															
P131 J94H17000340009	Velocizzazione linea Torino-Genova				175,00	65,00	40,87	10,00			75,00	75,00						100,00		
	1^ fase (potenziamento tecnologico e rettifiche di tracciato)	INV	RE	RE	X															
	2^ fase (varianti di tracciato)	INV	PFTE°	PFTE°																
P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti	INV+PF			1.764,33	995,87	559,65	-10,00		28,45	1.014,33	791,57	10,00	43,00		169,76	75,00	225,00	450,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
Direttrice Genova-Ventimiglia							2.840,00	741,00	696,71	0,00	0,00	0,00	741,00	741,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.099,00	0,00	0,00	0,00
0077 J71H920000000008	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase						690,00	690,00	666,91				690,00	690,00								
	Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo e completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	INV		RE	ES																	
0289 J71J040000000008	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure						2.150,00	51,00	29,80				51,00	51,00					2.099,00			
	Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure	PR		PD	PD																	
Direttrice Trasversale							2.097,28	1.387,65	956,46	0,00	0,00	100,86	1.488,51	1.447,62	1,50	10,00	1,00	28,39	72,77	286,00	250,00	0,00
P222	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	INV+PF				X	2.097,28	1.387,65	956,46			100,86	1.488,51	1.447,62	1,50	10,00	1,00	28,39	72,77	286,00	250,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento (Classe DPP)	Fase finananziata (Stato attuativo)	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Direttrice Brennero-Verona-Bologna					7.426,00	2.491,49	66,20	0,00	0,00	128,72	2.620,21	1.675,72	0,00	0,00	930,00	14,50	878,48	1.427,31	2.500,00	0,00
0292A J94F04000000001	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena				1.521,60	1.521,60	55,76				1.521,60	1.508,09				13,51				
	Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	INV	RE	RE^																
0292C J94F04000000001	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano				851,60	8,29	0,00				8,29	8,29						843,31		
	Circonvallazione di Bolzano	PR	PFTE	PFTE																
0337A J41C09000000005	Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento				1.180,00	936,90	6,96			24,10	961,00	31,00			930,00			219,00		
	Circonvallazione di Trento	PR	RE	PFTE	X															
0337B J41C09000000006	Accesso al Brennero lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto				375,00	0,00	0,00			10,00	10,00	10,00						365,00		
	Circonvallazione di Rovereto	PR	PFTE	PFTE																
0292B J94F04000000001	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona				997,80	24,70	3,47			94,62	119,32	118,33				0,99	878,48			
	Ingresso a Verona	PR	PD	PFTE																
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (fasi)				2.500,00	0,00	0,00				0,00								2.500,00	
	Accesso al Brennero: lotti di completamento (fasi)	PF	FAP	FAP																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
		Classe DPP		Stato attuativo																
Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine					3.273,00	805,11	140,12	0,00	0,00	85,00	890,11	804,94	41,00	0,00	30,93	13,24	528,00	755,10	1.099,80	0,00
0365A J34H16000620009	Potenziamento Venezia-Trieste lotti prioritari				246,00	246,00	8,94				246,00	246,00								
	Potenziamento tecnologico linea storica e rimozione limitazione peso assiale D4	INV	RE	RE	X															
0365B J21H04000220001 J34H16000620009 J61H03000910001	Potenziamento Venezia-Trieste completamento				1.554,00	31,61	25,05				31,61	21,62				9,99	483,00	260,00	779,40	
	Progettazioni pregresse (tratte Venezia - Ronchi dei Legionari)	INV	PFTE	PFTE																
	Progettazioni pregresse (tratte Ronchi dei Legionari - Trieste)	INV	PFTE	PFTE																
	Interventi infrastrutturali su linea storica; varianti Portugruaro-Latisana-Isonzo e Ronchi-Aurisina	INV	PD°	PD																
I131 J14H16000330009	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre				180,00	9,60	1,43				9,60	9,60							170,40	
	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	PR	PD	PD																
1604A J71C10000030007	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca				63,11	63,11	4,61				63,11	44,29			17,48	1,34				
	Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-Confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca) - comprende anche progettazione preliminare nuova linea	INV	RE	PD	X															
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste - per memoria				0,00	0,00					0,00									
1940 J54H17000130009	Nodo di Udine				203,00	72,90	5,04			55,00	127,90	77,55	41,00		7,45	1,90		75,10		
	Nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	INV	RE	RE	X															

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni: Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	CdP-I 2022-2026: Stato MEF	CdP-I 2022-2026: Stato FSC/PAC	CdP-I 2022-2026: Stato MIT	CdP-I 2022-2026: PNRR nuovi progetti	CdP-I 2022-2026: Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
	PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano	INV	PFTE°	PFTE°																
I133	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)				350,00	5,00	0,00				5,00	5,00						345,00		
	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	PF	PFTE	FAP																
P223	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	INV+PF		X	676,89	376,89	95,05			30,00	406,89	400,89			6,00		45,00	75,00	150,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finanziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Direttrice centrale e Tirrenica Nord					8.870,61	2.686,62	928,73	0,00	0,00	425,25	2.670,31	2.472,00	40,00	0,00	71,96	2,50	649,30	4.217,00	1.334,00	0,00
P261 J84H17001230001 J94E21013240001	Potenziamento linea Bologna-Prato				515,00	365,00	155,73			144,00	509,00	509,00					6,00			
	Linea Bologna-Prato-Firenze: adeguamento prestazionale (sagoma, modulo) e potenziamento tecnologico	INV	RE	RE	X															
P090	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma - per memoria				0,00	0,00					0,00									
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 1^ fase - per memoria				0,00	300,00			-300,00		0,00									
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa				140,00	6,00	0,00				6,00	6,00							134,00	
	Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario	PF	PFTE	FAP																
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud - per memoria				0,00	0,00					0,00									
0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese - per memoria				0,00	0,00					0,00									
0276A J81H13000000001	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase				359,90	260,35	5,75			99,55	359,90	276,05		83,85						
	Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	PRC	RE	PD																
0276B J81H13000000001	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase				3.663,59	6,59	6,37				6,59	6,59					300,00	3.357,00		
	Raddoppio tratte Vicofertile-Fornovo(Osteriazza) e Berceto-Chiesaccia	PF	PFTE°	PFTE°																
A5000_4	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento				0,00	114,86			-114,86		0,00									

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale													
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli - per memoria																		
P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	INV+PF		X	4.192,12	1.633,81	760,88	-26,70	181,70	1.788,81	1.674,35	40,00		71,96	2,50	343,30	860,00	1.200,00	*
	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma 2^ fase	INV	n.a.	n.a.	X														

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Variazioni: Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio: 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.: 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: > 2031
Direttrice Adriatico-Ionica				14.718,43	3.835,23	1.694,72	0,00	0,00	5.077,70	8.912,93	7.268,52	519,00	0,00	496,69	357,66	4.074,31	831,19	900,00	0,00
I071 J64H14000450001 J64H16000000001 J84H14000290001 J84H14000300001 J84H14000310001 J84H16000080001 Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce				350,65	350,65	312,28				350,65	342,65				8,00				
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce - fasi	INV	RE	ES																
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona - fasi	INV	RE	RE																
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi	INV	RE	RE	X															
0297A J31J06000030011 Nodo di Falconara 1^ fase				174,00	174,00	45,64				174,00	23,25		150,75						
Variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	INV	RE	RE	X															
0297B J31J06000030011 Nodo di Falconara completamento				66,00	36,00	0,00				36,00	35,00	1,00					30,00		
Nuova stazione Montemarciano e potenziamento interporto di Jesi	INV	RE	PD	X															
0142A J71H92000000037 Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase				318,79	313,79	263,92			5,00	318,79	276,79		39,00	3,00					
completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio) e Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona	INV	RE	ES																
PRG e ACC Foggia	INV	RE	RE	X															
0142B J71H92000000037 Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)				700,00	700,00	24,50				700,00	542,00	150,00			8,00				
1^ fase: Raddoppio tratta Ripalta-Lesina	INV	RE	RE	X															

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Variazioni: Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
	2^ fase: Raddoppio tratta Termoli-Ripalta	INV	RE / AN																	
P262	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica	INV			8.700,00	0,00	0,00			5.000,00	5.000,00	5.000,00					3.700,00			
0100 J71H92000000008	Raddoppio Bari-Taranto				498,58	498,58	461,54				498,58	253,38		46,32		198,88				
	Raddoppio tratte Bari S.Andrea - Bitetto e Castellaneta-Palagianello e interventi di completamento tratte già raddoppiate, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto	INV	RE	ES																
0311A J84F00000000001	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie				157,81	157,81	150,89	-4,49		4,49	157,81	15,53				142,28				
	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	ES																
0311B J84F00000000001	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello				260,19	0,00	0,00				0,00							260,19		
	Variante Montegiordano-Amendolara	INV	PFTE°	PFTE°																
	Rettifiche curve ed adeguamento linea	INV	PFTE°	PFTE°																
P245 J37I12000010001 J54E21004780008 J56C17000030001 J57D17000000001 J57D17000004001	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido				1.049,00	819,00	146,81			50,00	869,00	241,00	368,00		260,00		180,00			
	Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria	INV	RE	RE	X															
	Potenziamento tecnologico 1^ fase	INV	RE	RE																
	Elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari	INV	RE	PD	X															
	Potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido	INV	RE	PD																
	Potenziamento Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria / Lamezia Terme	INV	RE	PFTE	X															

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								Sezione 1 Opere in corso finanziate													
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz. Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	Completamento elettrificazione linea Jonica		INV	PFTE°	FAP																
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti		INV+PF			X	2.443,41	785,40	289,14		22,70	808,10	538,91		35,00	233,69	0,50	194,31	541,00	900,00	*

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento (Classe DPP)	Fase finanziata (Stato attuativo)	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio – 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. – 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano – > 2031
Trasversali appenniniche centro Italia				11.444,26	2.058,79	369,82	0,00	0,00	896,56	2.955,35	1.724,12	100,00	0,00	1.130,17	1,07	801,83	2.517,08	5.170,00	0,00
0119 J61H30000030001 Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara				369,02	369,02	317,28				369,02	367,95				1,06				
Raddoppio tratte Spoleto-Campello, Castelplanio-Montecarotto e Fabriano-P.M.228; interventi di completamento tratta Orte-Terni	INV	RE	RE																
0226 J61H30000090003 Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni				572,00	23,42	10,86				23,42	23,42						548,58		
Raddoppio tratta Spoleto-Terni	PR	PD	PD																
0296 J31J03000030001 Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano				1.918,50	0,00	0,00				0,00							1.918,50		
Raddoppio tratta Foligno-Fabriano	PF	FAP°	PFTE°																
0298 J21J03000000001 Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina				1.112,00	438,44	4,03			336,56	775,00	336,56			438,44		337,00			
Lotto 2: Raddoppio Bivio Nord Albacina - Serra San Quirico	PR	RE	PFTE	X															
Lotto 1: nuovo collegamento PM228 - nuovo Bivio Nord Albacina	PR	PFTE°	PFTE°																
Lotto 3: Raddoppio Serra San Quirico - Castelplanio	PR	RE	PFTE°																
I175 J44D20000060009 Raddoppio PM 228-Albacina				130,00	50,00	0,74			80,00	130,00	94,44			35,56					
Raddoppio PM 228-Albacina	PR	RE	PFTE°	X															
P239 J64E21000110008 Velocizzazione tratte Orte-Falconara				36,00	36,00	0,00				36,00				36,00					
Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie	PF	RE	FAP	X															
P240A J84E21001500008 Roma-Pescara fasi				1.475,00	620,17	3,94			390,00	1.010,17	290,00	100,00		620,17		464,83			
Raddoppio tratta Tagliacozzo-Avezzano	PRC	PFTE°	PFTE																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
								Sezione 1 Opere in corso finanziate													
								CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
									Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz. Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	Raddoppio tratta Sulmona-Pratola Peligna		PRC	RE	PFTE																
	Raddoppio tratta Scafa-Manoppello		PRC	RE	PFTE	X															
	Raddoppio tratta Manoppello-Interporto d'Abruzzo		PRC	RE	PFTE	X															
0307A J31HR0000000021	Roma-Pescara - ulteriore fasi						601,74	521,74	22,97		80,00	601,74	601,74								
	Raddoppio tratte Interporto d'Abruzzo-Chieti-Pescara		INV	RE	PD																
P240B J84E21001320008	Roma-Pescara completamento						5.290,00	0,00	0,00		10,00	10,00	10,00						50,00	5.170,00	
	Nuova linea Roma-Tagliacozzo		PRC	PFTE°	FAP°																
	Raddoppio tratte Avezzano-Sulmona e Pratola Peligna-Scafa		PRC	PFTE°	FAP°																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026									
		Classe DPP		Stato attuativo		Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Direttrice Napoli-Bari					3.883,03	3.869,73	1.380,31	0,00	0,00	13,31	3.883,03	1.344,78	2.006,97	0,00	0,00	531,29	0,00	0,00	0,00	0,00
0284 J61H940000000011	Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC				848,00	848,00	422,98				848,00	175,47	506,00			166,53				
	Variante Napoli-Cancello	INV	RE	RE	X															
0279A J41H030000000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino				598,52	598,52	294,56				598,52	124,71	300,00			173,81				
	Nuovo collegamento Cancello-Frasso Telesino	INV	RE	RE	X															
0279B J41H030000000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)				1.091,48	1.091,48	71,87				1.091,48	855,48	236,00							
	1° lotto: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Telese	INV	RE	RE	X															
	2° lotto: Raddoppio tratte Telese-S.Lorenzo Maggiore-Vitulano	INV	RE	RE	X															
0099B J41H920000000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino				561,80	561,80	19,64				561,80	60,43	501,00			0,37				
	Raddoppio tratta Orsara-Bovino	INV	RE	RE	X															
0099A J41H920000000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro				263,40	263,40	256,65				263,40	53,82	76,20			133,38				
	Raddoppio tratta Bovino-Cervaro	INV	RE	ES																
0099C J41H920000000008	Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice				19,95	19,95	19,11				19,95	19,95								
	Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice	INV	RE	ES																
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	INV			499,89	486,58	295,49			13,31	499,89	54,92	387,77			57,20				
comprende intervento di "Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi" (delibera CIPE 98/2018 - Addendum Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020)																				

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni – Riduzioni	Variazioni – Rimodulaz.	Variazioni – Incrementi	CdP-I 2022-2026 – TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio – 2023	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio – 2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. – 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano – > 2031
Direttrice Salerno-Taranto						2.270,49	849,23	62,78	0,00	0,00	5,00	854,23	361,62	10,00	0,00	480,00	0,00	0,00	1.416,26	0,00	0,00
P238A J94E21000070009	Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase					418,74	418,74	1,95				418,74	5,00			413,74					
	Interconnessione Romagnano e velocizzazione Grassano-Metaponto	PF	RE(F)	FAP	X																
P238B J94E21000070009	Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto completamento					1.416,26	0,00	0,00				0,00							1.416,26		
	Velocizzazione Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto	PF	FAP	FAP																	
P126 J64H17000230001	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto					70,00	65,00	14,95			5,00	70,00	53,74			16,26					
	Velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza	INV	RE	RE	X																
0136 J81H92000320001	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella					365,49	365,49	45,88				365,49	302,87	10,00	2,61	50,00					
	Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)	INV	RE	ES																	
	Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento con linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza	INV	RE	RE	X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata	Paniere PNRR / Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate													
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma		Variazioni			CdP-I 2022-2026								
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Direttrice Napoli-Palermo					35.528,01	20.269,43	1.083,91	0,00	0,00	517,00	20.786,43	15.960,3	2.296,50	0,00	2.116,87	332,69	0,00	1.993,58	3.490,00	9.258,00
0013A J61H94000000001	Nuova linea a monte del Vesuvio				358,31	358,31	356,06				358,31	358,31								
	Nuova linea a monte del Vesuvio (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)	INV	RE	ES																
0013B J61H94000000001	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio				60,90	27,33	0,43				27,33		25,50			1,83		33,58		
	Fermata Vesuvio Est	INV	RE(F)	PD																
0263 J61HC0000310001	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria				230,00	230,00	226,11				230,00	38,54				191,46				
	Ricostruzione galleria Coreca e Fiumicello; Ricostruzione ponti Petrace e Sorcio; modifiche PRG Gioia Tauro, Lamezia Terme, Praja, Scalea, Diamante, Eccellente, Vibo e Pizzo; SSE Vibo Pizzo, Sambiase, Reggio Calabria Gallico; Sottopassaggio Policastro; Ad	INV	RE	ES																
P073	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase	INV			80,00	80,00	32,37				80,00	40,00	40,00							
P111 J94H15000050001	Variante di Cannitello – opere di mitigazione				7,00	7,00	0,56				7,00		7,00							
	Mascheramento della galleria artificiale Cannitello e riqualificazione ambientale	INV	RE	RE																
P140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	INV			100,00	100,00	80,82				100,00	100,00								
I107A J71J20000110008	AV-AC Salerno - Reggio Calabria				13.045,00	11.235,00	13,88				11.235,00	9.435,00			1.800,00			1.810,00		
	Lotto 1 Sublotto Battipaglia - Romagnano	INV	RE	PFTE° X																
	Lotto 1 Sublotti Romagnano - Praja e progettazione di fattibilità tecnico-economica intero itinerario	INV	RE	PFTE X																

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non comprendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni Riduzioni	Rimodulaz. Incrementi	CdP-I 2022-2026 TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	Lotto 2 Praja-Paola	INV	RE	PFTE° X															
	Raddoppio Galleria Santomarco	INV	RE	PFTE° X															
I107B J61H03000300008 J61H03000490001	AV-AC Salerno - Reggio Calabria completamento				12.865,00	117,00	11,74			117,00	17,00	100,00						3.490,00	9.258,00
	Lotti di completamento (Collegamento linea a monte del Vesuvio – Battipaglia e tratte Paola - Lamezia, Lamezia - Gioia Tauro, Gioia Tauro - Villa S.Giovanni / Reggio Calabria) e progettazioni pregresse	PF	PFTE°	FAP															
	Variante Rosarno	PF	RE®	FAP															
A1008	Velocizzazione attraversamento dinamico Stretto di Messina	INV		X	465,00	206,00	59,43		109,00	315,00	235,00		80,00				150,00		*
0249 J11H03000370008	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo				2.201,27	2.300,00	44,60	-98,73		2.201,27	2.201,27								
	Tratta Giampilieri-Taormina	INV	RE	RE															
	Tratta Letojanni-Taormina-Fiumefreddo	INV	RE	RE															
0275A J11H03000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase				5.707,53	5.608,80	257,91	98,73		5.707,53	3.535,25	1.716,00		316,87	139,41				
	Lotto 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"	INV	RE	PD															
	Lotto 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"	INV	RE	PD X															
	Lotto 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"	INV	RE	PD X															
	Lotto 4b "Enna-Dittaino"	INV	RE	AN X															
	Lotto 5 "Dittaino-Catenanuova"	INV	RE	AN X															
	Lotto 6 "Catenanuova-Bicocca"	INV	RE	RE X															
0275B J11H03000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase				408,00	0,00	0,00		408,00	408,00		408,00							
	Adeguamento a STI linea esistente	PR	RE	PD															

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate														
						CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026										
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Rete Sarda					1.073,54	396,93	110,18	0,00	8,44	13,00	409,93	151,20	137,19	0,00	0,00	121,54	0,00	0,00	663,60	0,00
0313A J24F05000010001	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie				126,20	117,76	4,31		8,44		126,20	2,20	70,80			53,20				
	Variante Bauladu	INV	RE	PD																
0313B J24F05000010001	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento				666,80	3,20	1,80				3,20		3,20						663,60	
	Variante Bonorva-Torralba	INV	PD	PD																
	Variante Macomer I	INV	PFTE°	PFTE°																
	Variante Macomer II	INV	PFTE°	PFTE°																
	Variante Campomela-Sassari	INV	PFTE°	PFTE°																
1524 J47I06000140001	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia				19,62	19,62	16,16				19,62					19,62				
	Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta	INV	RE	RE																
1596 J47I09000120002	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda				19,20	19,20	18,84				19,20		17,28			1,92				
	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	INV	RE	ES																
1670 J75B12000030001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase				32,91	32,91	25,64				32,91		32,91							
	SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia; Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	INV	RE	ES																
P083 J74H16000590001 J77B16000590001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase				100,00	100,00	43,44				100,00	100,00								
	Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza	INV	RE	RE	X															

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
						Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026								
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
	Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano	INV	RE	RE X															
P254	Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda				108,80	104,24	0,00		-8,44	13,00	108,80	49,00	13,00			46,80				
	Velocizzazione Villamassargia-Carbonia	INV	RE	PFTE																
	Elettrificazione Cagliari-Oristano 1^ fase , Potenziamento infrastrutturale Oristano-Ozieri Chilivani, Nuova stazione Chilivani Sud, Interventi IS e Verifiche alle opere d'arte per adeguamenti prestazionali	INV	RE	PFTE																
Interventi diffusi intera rete					3.419,66	641,99	14,07	-19,80	-7,53	305,00	919,66	906,44	7,23	0,00	0,00	6,00	220,00	780,00	1.500,00	0,00
NA026	Fondo Progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	PF			1.419,66	641,99	14,07	-19,80	-7,53	305,00	919,66	906,44	7,23			6,00	200,00	300,00		*
P265	Piano di riqualificazione rete infrastrutturale civile	INV+PF			2.000,00	0,00	0,00				0,00						20,00	480,00	1.500,00	*
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale					117.140,91	49.956,97	11.991,30	0,00	0,00	7.605,86	57.093,94	43.313,1	5.269,39	0,00	5.257,61	1.668,93	10.766,53	17.275,76	22.361,12	9.643,56
Totale Tabella A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI					229.401,52	91.199,31	31.567,96	0,00	-29,70	13.070,31	104.232,98	74.992,8	7.811,38	0,00	11.326,03	7.828,61	19.677,52	32.841,57	45.494,91	27.154,54

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non comprendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA B -INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale: Sezione 1 Opere in corso finanziate — CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Avanz. al 05-2022	Variazioni: Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	CdP-I 2022-2026: TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio 2023	2024-2026	Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq. 2027-2031	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2031
Direttrice Trasversale							11.869,96	9.278,03	3.095,35	0,00	0,00	0,00	9.278,03	6.228,24	99,90	1.314,44	1.421,30	125,17	2.591,93	0,00	0,00	0,00
0325 J49C20000000001	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia						2.050,00	2.050,00	1.909,85				2.050,00	510,48	99,90	1.314,44		125,17				
	Tratta Teviglio-Brescia (1° e 2° lotto costruttivo) e nodo di Brescia (PRG e ACC)	INV	RE	ES			2.050,00	2.050,00	1.909,85				2.050,00	510,48	99,90	1.314,44		125,17				
0361 F81H91000000003 J14H20000440001	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona						3.530,00	2.988,07	753,20				2.988,07	2.988,07					541,93			
	Tratta Brescia Est – Verona (1° e 2° lotto costruttivo)	INV	RE	RE	X		2.599,15	2.599,15	748,20				2.599,15	2.599,15								
	Nodo di Verona Ovest	INV	RE	PD			375,85	375,85	3,81				375,85	375,85								
	Quadruplicamento in uscita da Brescia (tratta Brescia-Brescia Est)	INV	PD	PD			555,00	13,07	1,20				13,07	13,07					541,93			
0362A J14D20000910001 J41E91000000009	Linea AV/AC Verona-Padova 1° lotto funzionale: Tratta Verona-bivio Vicenza						3.139,96	3.139,96	429,80				3.139,96	1.629,69		88,97	1.421,30					
	Tratta Verona-Bivio Vicenza (1° e 2° lotto costruttivo)	INV	RE	RE	X		2.760,00	2.760,00	425,62				2.760,00	1.249,73		88,97	1.421,30					
	Nodo di Verona est	INV	RE	PD			379,96	379,96	4,18				379,96	379,96								
0362B J41E91000000009	Linea AV/AC Verona-Padova 2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza						1.650,00	1.075,00	2,48				1.075,00	1.075,00					575,00			
	Attraversamento di Vicenza (tratta Bivio Vicenza-Vicenza)	PRC	RE	PD	X		1.650,00	1.075,00	2,48				1.075,00	1.075,00					575,00			
I135 J11J20000910003	Linea AV/AC Verona-Padova 3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova						1.500,00	25,00	0,01				25,00	25,00					1.475,00			
	Tratta Vicenza-Padova	PR	PD	PD*	X		1.500,00	25,00	0,01				25,00	25,00						1.475,00		

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non comprendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026

Ar colazione degli inves men in corso e programma ci per classi pologiche di des nazione

milioni di euro

TABELLA B -INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Paniere PNRR	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
							Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni 1°quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinq.	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							CdP-I agg. 2020-2021 proforma	Variazioni			CdP-I 2022-2026										
							Avanz. al 05-2022	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi	TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIT	PNRR nuovi progetti	Altro (PON-FSR, CEF, EE.LL, ...)	2023	2024-2026	2027-2031	> 2031
Direttrice Brennero-Verona-Bologna						4.397,44	3.462,32	1.526,75	0,00	0,00	0,00	3.462,32	2.305,85	0,00	315,00	0,00	841,47	0,00	935,12	0,00	0,00
A004 I41J09000020005 Galleria di base del Brennero - quota Italia						4.397,44	3.462,32	1.526,75			3.462,32	2.305,85		315,00		841,47		935,12		
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse		INV	RE	RE		260,00	260,00	260,00			260,00	101,50		45,00		113,50				
1° lotto costruttivo		INV	RE	RE		290,99	280,00	285,57		10,99	290,99	172,44				118,55				
2° lotto costruttivo		INV	RE	RE		416,99	375,83	361,24		41,16	416,99	348,77				68,22				
3° lotto costruttico		INV	RE	RE		762,55	791,53	485,54		-28,98	762,55	187,15		270,00		305,40				
4° lotto costruttivo		INV	RE	RE		1.369,80	1.157,07	134,40		212,73	1.369,80	1.155,61				214,19				
Lotti costruttivi a completamento		INV	PD	PD°		1.297,11	597,89	0,00		-235,90	361,99	340,38				21,61		935,12		
Direttrice Napoli-Bari						2.424,00	2.424,00	128,54	0,00	0,00	0,00	2.424,00	2.377,00	47,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0281 J77H04000000009 Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara						2.424,00	2.424,00	128,54			2.424,00	2.377,00	47,00								
Raddoppio tratta Apice-Hirpinia		INV	RE	RE	X	899,22	899,22	105,12			899,22	852,22	47,00								
Raddoppio tratta Hirpinia-Orsara		INV	RE	RE		1.524,78	1.524,78	23,42			1.524,78	1.524,78									
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale						18.691,40	15.164,35	4.750,64	0,00	0,00	0,00	15.164,35	10.911,0	146,90	1.314,44	1.421,30	966,64	2.591,93	935,12	0,00	0,00
Totale Tabella B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI						18.691,40	15.164,35	4.750,64	0,00	0,00	0,00	15.164,35	10.911,0	146,90	1.314,44	1.421,30	966,64	2.591,93	935,12	0,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: FAP=Valutazione di fattibilità alternative progettuali; PFTE=Progettazione di fattibilità tecnico-economica; PD=Progettazione Definitiva; PE= Progettazione esecutiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; E (F) Fase (O) Opere propedeutiche ® intervento in project review

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità ° prestazioni eseguite in altri interventi ^ prestazioni in appalto integrato

* Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2031 e non complendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Nota bene: le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonche' dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel Contratto risultano finanziate.

TABELLA C – OPERE ULTIMATE –

Contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti
TABELLA C: OPERE ULTIMATE AL 31.12.2021

importi in milioni di euro

		Costa Vita Intera al 31.12.2020 proforma	Costa Vita Intera al 31.12.2021	Delta
E.1	Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge	21.162,15	21.167,89	5,75
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	3.756,18	4.789,57	1.033,39
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	8.772,09	10.014,80	1.242,71
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	1.238,83	1.235,62	-3,20
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni	273,86	275,28	1,42
A5000_0	Sviluppo infrastrutturale rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	29.320,97	29.864,79	543,81
	TOTALE	64.524,07	67.347,95	2.823,88

Contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2021

importi in milioni di euro

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio
E.1	J17E00000000041	0557	Fabbricati di stazione - pot - Reggio C. - ante 2011	-1,21	31/12/2021
E.1	J17E99000010011	0512	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. NA - ante 2011	-0,26	31/12/2021
E.1	J17E99000020051	0530	Obblighi di legge - NA - ante 2011	-0,09	31/12/2021
E.1	J17I13000000001	0521	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.VE - 2013	-0,33	31/12/2021
E.1	J27I06000070001	1495	Migl. infrastr. linee AV/AC Napoli - ante 2011	-0,08	31/12/2021
E.1	J27I12000150001	1144	Infrastrutture di servizio stazioni (RC) - 2012	-0,06	31/12/2021
E.1	J27I12000240001	1652	Obblighi di Legge - Stazioni - 2012	-0,13	31/12/2021
E.1	J31H01000170011	0865	Manutenzione Strordinaria settore TE lotto C - Napoli	-0,10	31/12/2021
E.1	J51H92000020281	0612	Aumento Produttività M.E.RC - ante 2011	-0,09	31/12/2021
E.1	J57I13000060001	1329	Miglioramento dei sistemi di diagnostica - 2013	-0,14	31/12/2021
E.1	J91H92000040021	0629	Miglioramento infrastrutturale - DOIT Napoli - ante 2011	-0,06	31/12/2021
E.1	J91H92000040031	0669	Miglioramenti infrastrutturali - Potenziamento - Napoli	-0,16	31/12/2021
E.1	J97F13000020001	1491	Manutenzione Straordinaria Linee AV/AC N - 2013	-0,29	31/12/2021
E.1	J97I12000050001	0610	Aumento Produttività M.E.NA - 2012	-0,06	31/12/2021
E.1	J97I12000100001	1491	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. Su linee A - 2012	-0,05	31/12/2021
E.1	J97I12000110001	1495	Miglioramenti infrastrutturali su linee - 2012	-0,07	31/12/2021
E.1	J97I12000180001	0624	Miglioramenti Infrastrutturali POT.BO - 2012	-0,20	31/12/2021
E.1	J97I12000220001	0530	Obblighi di legge - NA - 2012	-0,14	31/12/2021
E.1	J97I12000360001	0638	Miglioramenti infrastrutturali M.E.NA - 2012	-0,71	31/12/2021
E.1	J97I12000420001	0512	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. NA - 2012	-0,42	31/12/2021
E.1	*	1558	MAN. MEZZI DI MANOVRA MI - ante 2011	0,54	31/12/2021
E.1	*	1558	MAN. MEZZI DI MANOVRA MI - ante 2011	-0,54	31/12/2021
E.1	*	2945	Manuten. Straor. Stabilimento Venezia - 2012	0,22	31/12/2021
E.1	*	C005	Progetto Ante per Manutenzione straordinaria ed Obblighi di Legge	1,76	31/12/2021
E.1	ANNULLATO	1615	Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DOIT Ancona)	-37,32	31/12/2021
E.1	J51H04000190001	1416	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DOIT Reggio Calabria	-0,46	31/12/2021
E.1	J67I10000150001	1615	Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DOIT Ancona)	37,32	31/12/2021
E.1	J91H92000040231	0501	Miglioramento infrastrutturale Sibari - Cosenza	-0,13	31/12/2021
E.1	J97I13000330001	1693	Adeguamento alimentazione gallerie AV Bologna-Firenze	9,00	31/12/2021
			SUBTOTALE E.1	5,75	
E.5	J14B13000240001	1816	PRG Venezia SL e nuovo blocco con distanziamento a 4' Venezia Mestre - Venezia SL	40,00	31/12/2021
E.5	J24G18000030001	3087	Potenziamento tecnologico linea a monte del Vesuvio	10,00	31/12/2021
E.5	J27I05000010001	1479	Upgrading Tecnologico Venezia-Trieste - 1^ Fase	5,80	31/12/2021
E.5	J27I10000040001	1591	Accorpamento dei Posti Centrali dei sistemi di Controllo del Traffico Centralizzato (CTC)	30,08	31/12/2021
E.5	J27J18000160001	3086	Upgrading linea Tirrenica sud - ulteriori interventi	7,00	31/12/2021
E.5	J30B04000000001	1425	Realiz. compl. ETR500 diagnost. linee AV	-0,06	31/12/2021
E.5	J31H02000060008	1055	Piano di attrezzaggio della rete con sistemi di telecomunicazione GSM-R	465,21	31/12/2021
E.5	J31H96000080008	0050	Sviluppo tecnologico del nodo di Roma	9,90	31/12/2021
E.5	J37I06000180001	1515	Riconfigurazione impianti SCMT Venezia	16,52	31/12/2021
E.5	J37I11000040001	1621	Tecnologie nodo di Modena/Marzaglia	22,00	31/12/2021
E.5	J47I06000130001	1508	Riconfigurazione impianti SCMT Verona	20,92	31/12/2021
E.5	J47I06000160001	1529	Riconfigurazione impianti SCMT Bologna e Milano	48,54	31/12/2021
E.5	J47I07000020001	0320	SCC Messina-Siracusa	56,45	31/12/2021
E.5	J47J18000160001	3080	Upgrading Roma - Firenze (DD e LL)	24,58	31/12/2021
E.5	J51H03000120081	1335	Attrezzaggi tecnologici - ante 2011	-0,35	31/12/2021
E.5	J54H17000740001	3035	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DOIT Firenze)	23,10	31/12/2021
E.5	J57I10000070001	0341	Completamento SCC Tirrenica	92,60	31/12/2021
E.5	J67I06000090001	1504	Riconfigurazione impianti SCMT Reggio Calabria	7,20	31/12/2021
E.5	J67I11000040001	1618	Miglioramenti tecnologici agli impianti di segnalamento della linea AV/AC TO-MI-NA	15,00	31/12/2021
E.5	J74C14000020002	1835	Nuovo ACEI Fiumetorto	5,00	31/12/2021
E.5	J74J17000000001	3050	Attrezzaggio tecnologico linea Palermo-Agrigento	3,50	31/12/2021
E.5	J77I07000000001	1511	Riconfigurazione impianti SCMT Trieste	3,04	31/12/2021
E.5	J77J18000350001	3081	Upgrading linee Bologna - Padova e Venezia-Trieste - DOIT Venezia	29,65	31/12/2021
E.5	J81J03000000001	1395	Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti - Bologna	7,50	31/12/2021
E.5	J87J18000250001	3084	Upgrading linea Milano - Bologna - DOIT Bologna	7,70	31/12/2021
E.5	J89B12000120001	1681	Spostamento Posti Centrali e adeguam IaP	4,60	31/12/2021
E.5	J91H98000000008	0103	BAB Roma-Napoli via Formia	51,76	31/12/2021
E.5	J97F19000110001	3177	Interventi di adeguamento sicurezza della Grande Galleria dell'Appennino	14,70	31/12/2021

Contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2021

importi in milioni di euro

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio
E.5	J97J18000050001	3085	Upgrading corridoio Reno-Alpi - DOIT Genova	11,45	31/12/2021
			SUBTOTALE E.5	1.033,39	
E.2	J11H96000020001	0015	Passante P.ta Susa-Lingotto e collegamento Porta Susa - bivio Porta Nuova	-0,01	31/12/2021
E.2	J11J04000070041	1441	Upgrading rete viaggiatori - DOIT Venezia - ante 2011	6,67	31/12/2021
E.2	J11J04000070111	1448	Interventi upgrading rete viaggiatori - ante 2011	-0,63	31/12/2021
E.2	J14H17000180001	1951	Elettrificazione Bacino Veneto	30,00	31/12/2021
E.2	J27I11000790001	1637	Nodo di Napoli: velocizzazione itinerari AV/AC nelle stazioni	2,70	31/12/2021
E.2	J31C09000010001	0333	Collegamento diretto linea Chivasso-Aosta con la Torino-Milano (lunetta di Chivasso) ed altri interventi diffusi	6,86	31/12/2021
E.2	J31H03000220008	0280	PRG Roma Tiburtina	112,30	31/12/2021
E.2	J31H03000530001	0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	261,00	31/12/2021
E.2	J37E13000330001	1442	Upgrading rete viaggiatori - DOIT Trieste - 2013	20,00	31/12/2021
E.2	J37I06000090001	1485	Efficentamento Rho e Pavia	45,70	31/12/2021
E.2	J41C10000030001	0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce	43,00	31/12/2021
E.2	J51H00000040001	0205	Itinerario alternativo merci Gioia Tauro-Taranto con velocizzazione tratta Sibari-Cosenza	-0,04	31/12/2021
E.2	J61H92000000008	0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese	568,71	31/12/2021
E.2	J77I07000020001	0322	SCC Bari-Taranto	30,04	31/12/2021
E.2	J79B12000020001	1673	Completamento attrezzaggio Bari-Taranto	18,00	31/12/2021
E.2	J81E16000690003	1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	3,29	31/12/2021
E.2	J94H17000200001	1949	Interventi di messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia	8,80	31/12/2021
E.2	J97E13000270001	1468	Upgrading rete viaggiatori - DOIT Verona - 2013	5,00	31/12/2021
E.2	*	I019	Rischi noti su CVI TO-MI-NA	81,31	31/12/2021
E.2	*	R010	Riserve riga E.2	0,01	31/12/2021
			SUBTOTALE E.2	1.242,71	
E.3	J57I06000080001	1488	Riqual.piccole-medie-grandi stazioni-RC - ante 2011	-3,20	31/12/2021
			SUBTOTALE E.3	-3,20	
E.4	J11H03000170009	0273	Ponte sullo stretto di Messina: opere ferroviarie connesse sponda siciliana	-0,60	31/12/2021
E.4	J12F17000050001	1965	Terminal bus in stazione AV Firenze (studio di fattibilità)	0,28	31/12/2021
E.4	J14F05000030001	0314	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castrelvetrano	1,73	31/12/2021
			SUBTOTALE E.4	1,42	
A5000_0	ANNULLATO	1693	Adeguamento alimentazione gallerie AV Bologna-Firenze	-9,00	31/12/2021
A5000_0	J11C91000000008	0329	Tratta AV/AC RM-NA: interventi funzionali al Nodo AV/AC Napoli	13,00	31/12/2021
A5000_0	J21C91000000008	0328	Nodo AV/AC Napoli	488,09	31/12/2021
A5000_0	J51C91000000008	0326	Nodo AV/AC Bologna	8,90	31/12/2021
A5000_0	J97I10000180001	0347	Interventi di completamento tratta AV/AC Milano-Bologna	19,50	31/12/2021
A5000_0	*	I019	Rischi noti su CVI TO-MI-NA	23,32	31/12/2021
			SUBTOTALE A5000_0	543,81	
			TOTALE TRASFERIMENTI IN TABELLA ULTIMATI	2.823,88	

*interventi non dotati di CUP