

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 completamento 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	Accordi internazionali Interventi commissariati	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	Allegato MIMS al DEF Tavoli tecnici di ascolto Altri Provvedimenti*	Invariante Project review in corso/da avviare Project review in conclusa	Progetto di fattibilità Project review in corso/da avviare Project review in conclusa	Alta Velocità (AV) Completamento valichi alpini Sviluppo corridoi TEN-T Potenziamento connessioni merci Sistemi regionali e metropolitani 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/ITEN, 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, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a 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														
Evoluzione coperture finanziarie																					
CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026															
						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	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	0,00	150,30		
CRONOPROGRAMMA																					
													Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio						
Stato attuativo						Iter procedurale															
CUP						Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità					
						Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine						
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'infrastruttura (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, Contigiano, 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

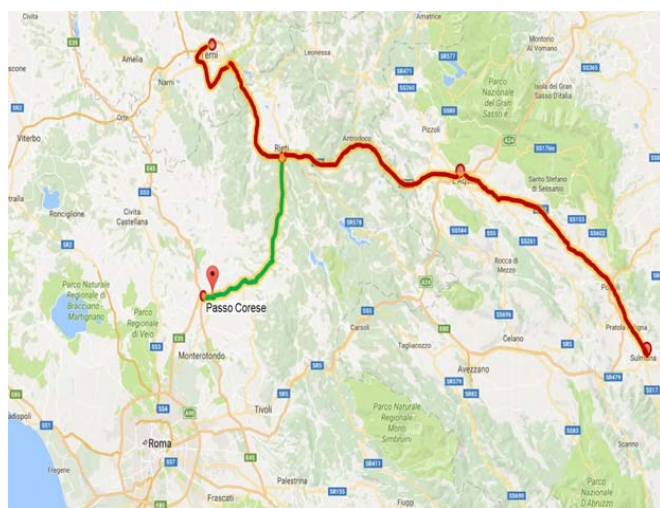
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Velocizzazione ed elettrificazione della linea E' 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 verde E' 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

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

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/ITEN, 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, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

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

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

[illegible]

Progetto P210B: Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamente

Bacini Centro

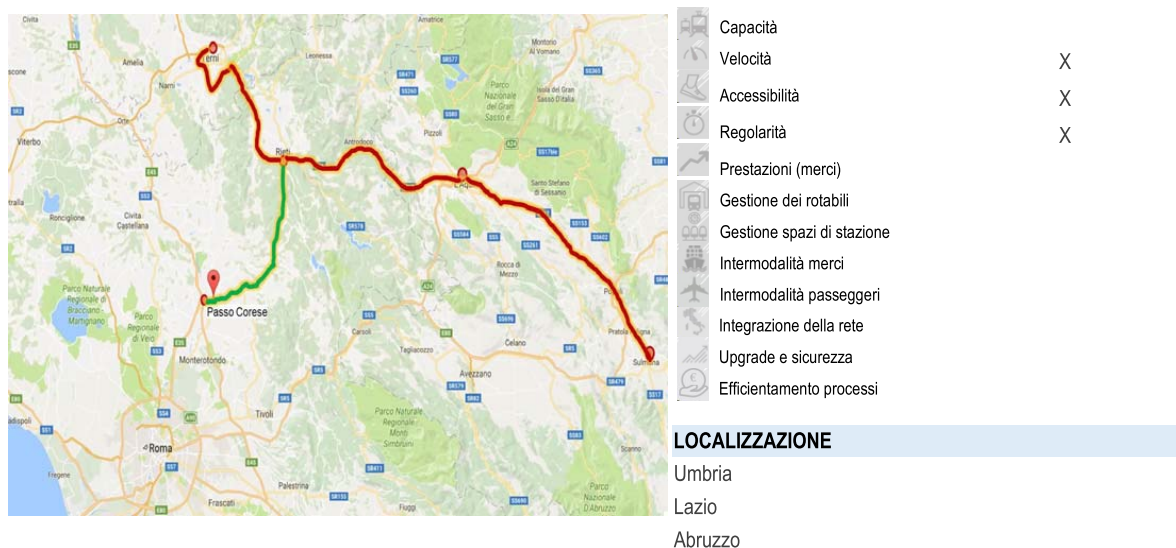
L'intervento mira alla riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma, Rieti e L'Aquila e al miglioramento dei collegamenti interni della regioni Abruzzo, Lazio ed Umbria. Il Progetto prevede la velocizzazione della tratta Rieti - L'Aquila - Sulmona.

Regioni Abruzzo, Lazio ed Umbria

attualità dati: 31/03/2022

L'analisi delle alternative progettuali è in corso nell'ambito della 1^ fase di intervento (vedi P210A)

Maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario, migliore accessibilità al servizio ferroviario e riduzione dei tempi di percorrenza.



Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici	
			Obiettivo 1	Obiettivo 2
Intervento 1: Infrastruttura e servizi di base	Priorità 1: Infrastruttura e servizi di base	Status 1: In fase di progettazione	Coazione sociale e territoriale	Accessibilità e qualità stazioni
			Resilienza ai climatic change	Adeguamento a standard tecnici
			Sviluppo tecnologico	Sistemi regionali e metropolitani
			Potenziamento connessioni meridionali	Sviluppo corridoi TEN-T
			Completamento valichi alpini	Alta Velocità (AV)
			Progetto di fattibilità	Project review in corso/da avviare
			Project review in conclusa	Invariante
			Allegato MIMS al DEF	Tavoli tecnici di ascolto
			Altri "Providementi"	Cofinanziamenti UE
			UE - workplan corridoi TEN-T	AQ per l'utilizzo della capacità
Intervento 2: Servizi e mobilità	Priorità 2: Servizi e mobilità	Status 2: In fase di progettazione	Fondo Sviluppo e Coesione	Accordi EE.LL.
			Accordi Internazionali	Interventi commissariati
			PNRR	

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/ITEN, 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 completamente

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, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a 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

[illegible]

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

[illegible]

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 devianti, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario, la realizzazione di sottopassi e l'adeguamento dei marciapiedi. 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'elettificazione di tratte a trazione diesel i, 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.

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 territorio 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

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

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/TEK, PON- FESR)	Altro (EELI, 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, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

milioni di euro

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

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, nonché al completamento funzionale degli interventi già avviati e prime realizzazione di interventi richiesti nell'ambito dei Tavoli Tecnici di Ascolto degli stakeholders

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	J57J180000030001	28,00	28,00	100%	21,48	77%	Realizzazione
DOIT FI – upgrading linee viaggiatori	J87I170000050001	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	J87B170000610004	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		
Bretella Sulmona	X	X
Collegamento al porto di Vasto	X	X
Altri interventi minori	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/ITEN, 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, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a 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														Procedura VIA	Procedura autorizzative	Procedura di esproprio
CUP	Stato attuativo	Iter procedurale														
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		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: Elettificazione 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 Elettificazione 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'Elettificazione 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 Elettificazione 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'elettificazione a settembre 2022. Fase 2: attività avviata. Prevista l'attivazione all'esercizio commerciale con treni diesel fino a Campobasso a ottobre 2022 e attivazione dell'elettificazione 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 Provedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Progetto di fattibilità	Project review in corso/da avviare	Project review in conclusa	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 Venafrò-Campobasso-Termini	X			X	X	X						X							X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto P141: Elettificazione 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/ITEN, 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, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art. 1 o in assenza di risorse aggiuntive a 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-Teroli	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

[illegible]

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 precedenza nelle stazioni di Matrice, Baranello, Vinchiatturo, 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, Vinchiatturo, Guardiaregia e Bojano;

Gli interventi sono articolati nelle seguenti fasi funzionali: - riqualificazione delle stazioni Guardiaregia, Campochiaro, Vinchiatturo 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 lavori sono terminati: Stazione di Guardiaregia: attivata luglio 2019 Stazione di Bojano e fermate di S. Polo e Duca d'Aosta: attivate dicembre 2019 Stazione di Matrice e fermata di S. Michele: attivate agosto 2020 Le attività di rinnovo previste ambito stazione Baranello e Vinchiatturo, 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

	Priorità programmatica				Status DPP		Obiettivi strategici			
	PNRR	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	UE - workplan corridoi TEN-T	Allegato MIMS al DEF	Progetto di fattibilità	Progettazione	Sviluppo tecnologico	Coesione sociale e territoriale
Intervento / Opere funzionali										
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano										

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/ITEN, PON- FESR)	Altro (EELI, 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

milioni di euro

CdP-I	Opere	Riclassifiche	Variazioni	Variazioni	Nuove	Estensione	CdP-I
agg.	ultimate		costo	perimetro	esigenze	programmi	2022-2026
2020-2021							
23,15							23,15

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

[illegible]

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

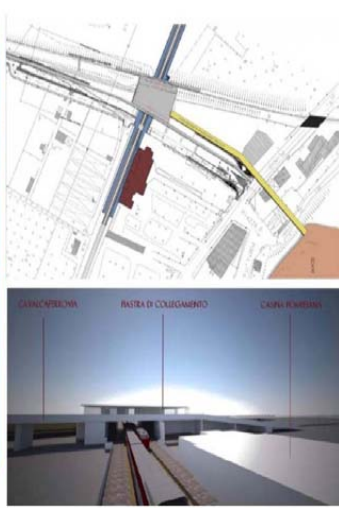
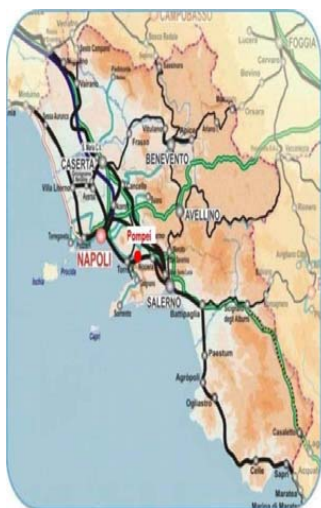
STATO DI ATTUAZIONE

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 Definitivo in corso le attività progettuale 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'accessibilità



	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
------------------------	------------	----------------------