



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE
DIV.2 - INFRASTRUTTURE FERROVIARIE CONTRATTO DI PROGRAMMA

Contratto di Programma
2017–2021, parte investimenti
tra
il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
e
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

RELAZIONE DI SINTESI

Maggio 2018

1. PREMESSA

Il Contratto di Programma parte Investimenti (CdP-I) è lo strumento giuridico - di durata non inferiore a 5 anni, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente - che regola i rapporti tra lo Stato (il MIT in qualità di concedente) ed RFI S.p.A. (Gestore - Società Concessionaria della rete ferroviaria nazionale) con riguardo:

- a) alla realizzazione degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, ottemperando alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative.
- b) alle modalità di finanziamento delle suddette attività allo scopo di individuare le risorse disponibili per il raggiungimento degli obiettivi di cui alla lettera a).

Le attività più strettamente connesse agli interventi di manutenzione (ordinaria e straordinaria), a partire dall'anno 2012, sono invece regolate dal Contratto di Programma - Parte servizi.

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

Il CIPE nella seduta del 10 agosto 2016, nel formulare il proprio (n.3588) favorevole sull'Aggiornamento 2016 al CdP-I 2012-2016, ha raccomandato al MIT di trasmettere il nuovo Contratto di Programma 2017-2021 per l'emissione del relativo parere entro il mese di **gennaio 2017**, affinché il contratto sia perfezionato in tempo adeguato a produrre efficacia per tutta la durata del periodo regolato, massimizzando gli effetti positivi delle risorse stanziare e dei relativi investimenti.

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

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

- l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), nella seduta del 24 marzo 2017, **con parere n. 1/2017**, ai sensi dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 ha formulato le proprie osservazioni sull'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - parte investimenti 2012-2016 (CdP-I) e ha anche espresso indicazioni in merito alla stesura del nuovo CdP-I 2017-2021;
- con **Delibera n. 68/2016**, pubblicata il 13/4/2017, il CIPE ha preso atto, con prescrizioni, delle **linee guida per la valutazione delle opere pubbliche** ai sensi del DL 228/2011. Le linee guida hanno stabilito i **criteri** e le **procedure** per la **definizione** di:
 - o **fabbisogni infrastrutturali** in termini di simulazione della interazione tra domanda di mobilità e offerta (Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti - SIMPT);

- **valutazione ex ante** delle **singole opere** (eco-fin, ACB, costi-efficacia, analisi del rischio, sensitivity) per la **selezione** degli **investimenti** da includere nel DPP;
 - **valutazione ex-post**;
 - la gestione della fase transitoria per l'inserimento delle opere nel primo DPP.
- nel mese di **aprile 2017** con il **DEF 2017** è stato approvato l'Allegato **“Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”**, predisposto dalla STM-MIT che anticipa **le linee di indirizzo strategico** per l'**individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030**, che **costituirà parte integrante del primo DPP** e sulla base delle quali saranno individuate le priorità di investimento. Per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030 è stato ridefinito il nuovo **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)**, ossia la **rete di interesse nazionale ed internazionale** già introdotto nel PGTL del 2001;
- il **21 luglio 2017** (GU Serie Generale n.226 del 27-09-2017) è stato emanato il Dpcm, di ripartizione del Fondo Investimenti istituito dall'art.1 comma 140-142 della legge di Bilancio 2017, assegnando circa 19 mld di euro al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di cui circa 10,3 mld per investimenti ferroviari.

In coerenza con il quadro finanziario e strategico delineato, è stato quindi redatto lo schema di Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti, tra MIT e RFI esaminato favorevolmente dal CIPE nella riunione dello scorso 7 agosto (Delibera n. 66/2017, registrata, con osservazioni, Corte dei Conti in data 23/03/2018 n. 1-260).

Dei contenuti del citato schema contrattuale, come disposto dal Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112, art. 15, comma 2, è stata informata l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), che ha espresso il proprio parere n. 11/2017 nella seduta dello scorso 30 novembre.

Inoltre, il Gestore, lo scorso ottobre, ai sensi del citato Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112, all'art. 15, al comma 2, ha informato i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti.

Lo schema di Contratto è stato quindi aggiornato per tener conto delle raccomandazioni e osservazioni espresse in fase istruttoria.

Al riguardo il dettaglio delle osservazioni/raccomandazioni espresse dagli organi competenti ed il relativo atto di recepimento è riportato nel documento **“Annesso alla Relazione informativa: raccomandazioni CIPE ed osservazioni Corte dei Conti”**. A tale proposito si rappresenta che le osservazioni della Corte richiamano, in più parti, analoghe considerazioni dell'ART.

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

2.1 Le prescrizioni CIPE ed altre novità

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

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

Tab. 1 – Prescrizioni e raccomandazioni CIPE

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

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

<p>da finanziare nel quinquennio: gli interventi interamente privi di copertura finanziaria o dotati di risorse in misura minima, il cui avvio è rinviato al Contratto di programma per il quinquennio successivo, confluiranno nella sezione programmatica del Piano.</p>	<p>c. Sezione 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026: la sezione tre è riferita alle opere da finanziare con il CdP per il secondo quinquennio (2022-2026) con fasi progettuali finanziate e/o da finanziarsi nel primo quinquennio;</p> <p>d. Sezione 4 – Fabbisogni oltre Piano: tale sezione è riferita ad opere da avviare oltre l'orizzonte di Piano.</p>
<p>11bis- Nell'elaborazione del Piano si dovrà privilegiare il trasferimento delle risorse immobilizzate a progetti più maturi.</p>	<p>Vedi paragrafo 4.4 della presente Relazione</p>
<p>11ter- Articolare le tabelle per “investimenti ultimati” con indicazione se entrati in esercizio; “investimenti in esecuzione”, con indicazione dell'avanzamento fisico e finanziario, evidenziando quelli già totalmente finanziati; “programmi pluriennali di interventi” allegando una apposita relazione che descriva ogni singolo programma e i relativi interventi con lo stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario; “interventi prioritari” distinguendo tra interventi finanziati completamente nell'ambito del Programma quinquennale e interventi la cui complessità realizzativa richiede la prosecuzione del finanziamento nei contratti successivi; “interventi da realizzare per lotti costruttivi”; “interventi in progettazione”, con indicazione dell'anno previsto di pubblicazione del bando di gara; “interventi in programma”, che non si intende finanziare nell'ambito del Programma quinquennale, con indicazione dell'anno previsto di progettazione.</p>	<p>1. Gli investimenti ultimati sono riportati in apposita tabella “Opere Ultimate” con l'indicazione se entrati in esercizio e la relativa data di messa in esercizio.</p> <p>2. Per rispondere puntualmente alla seguente prescrizione è stata predisposta una nuova articolazione delle tabelle contrattuali “Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario” che organizza i singoli interventi secondo lo status attuativo-finanziario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programmi pluriennali di interventi; - Interventi in esecuzione; - Interventi da realizzare per lotti costruttivi; - Interventi prioritari; - Interventi in progettazione; - Interventi in programma. <p>in base alla natura dell'intervento (<i>progetto o programma</i>), alla copertura finanziaria (<i>integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare</i>) e alla priorità dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio)</p>
<p>11quater- Inserire nelle tabelle, oltre alle informazioni già incluse nell'Aggiornamento 2016, le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> -delibere di questo Comitato relative all'intervento; -stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario; -data stimata di entrata in esercizio; -risorse assegnate da questo Comitato, suddivise per fonti afferenti alla legge n.443/2001 ed altre fonti. 	<p>Per l'elenco delle delibere CIPE è stata elaborata un'apposita Appendice 2 allegata alla Relazione Informativa del Contratto.</p> <p>Mentre lo stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario e la data di entrata in esercizio sono riportate nelle tabelle contrattuali.</p>
<p>12- Trasmettere il nuovo Contratto di Programma 2017-2021 a questo Comitato per l'espressione del parere entro il mese di Gennaio 2017, affinché il Contratto sia perfezionato in tempo adeguato a produrre efficacia per tutta la durata del periodo</p>	<p>Il Gestore ha trasmesso il nuovo schema contrattuale del CdP-I 2017-2021 nel mese di Gennaio 2017.</p>

regolato, massimando gli effetti positivi delle risorse stanziate e dei relativi investimenti.	
--	--

2.2 La struttura e il contenuto del nuovo Contratto

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

Art. 2 "Oggetto del Contratto":

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

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

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

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

In particolare sono state elaborate due viste delle tabelle contrattuali:

- 1) **Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario**, per rispondere alle prescrizioni espresse dal CIPE nelle delibere 112/2015 e nel parere n.3855 del 2016: i singoli interventi sono stati classificati secondo il **relativo status attuativo-finanziario** tenendo conto della **natura** dell'intervento (progetto o programma), della **copertura finanziaria** (integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare) e della **priorità** dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per

il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio), in particolare la Tabella “A” è stata classificata secondo le seguenti classi:

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

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

Di seguito la nuova articolazione:

- 00 *Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011) – per memoria;*
- 01 *Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge;*
- 02 *Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento;*
- 03 *Valorizzazione turistica delle ferrovie minori;*
- 04 *Valorizzazione delle reti regionali;*
- 05 *Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane;*
- 06 *Accessibilità su ferro porti e interporti;*
- 07 *Accessibilità su ferro Aeroporti;*
- 08 *Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici;*
- 09 *Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.*

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

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

Art. 4 “Obblighi del Gestore”: sono stati aggiornati, alla luce del contesto di riferimento, alcuni obblighi del Gestore, in particolare si prevede di inviare al Ministero entro il mese di settembre di

ciascun anno, per la predisposizione e l'aggiornamento "annuale" del DPP e il dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura Legge di Bilancio, i seguenti documenti:

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

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

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

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

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

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

La sanzione annua, come richiesto dal CIPE (*"Elevare il limite massimo delle penali (art.8 comma 6) portandolo ad un livello più incentivante per l'azienda"*), è stata elevata a 2 milioni di euro (nello schema di Contratto esaminato dal Comitato il limite massimo delle penali era pari a 1 milione di euro).

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

- 1) Relazione sul progetto d'investimento Raddoppio Voltri-Brignole;
- 2) Dettaglio Delibere CIPE per intervento;
- 3) Relazione finanziaria Investimenti compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche;

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

A queste, sulla base di quanto richiesto dal CIPE (*“Inserire nelle prossime Relazione istruttorie tabelle riepilogative sulla distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate”*) si è aggiunta un'ulteriore appendice:

- 10) CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale,

dove viene fornito il dettaglio per Regione in termini di costi complessivi, avanzamento, risorse disponibili e nuovi avvii.

Nel nuovo schema Contrattuale, in relazione a quanto osservato dall'ART e dalla Corte dei Conti in sede di registrazione della Delibera CIPE 66/2017, è stata inserita la **“clausola risolutiva espressa”**.

3. L'EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO PROGETTI

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

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

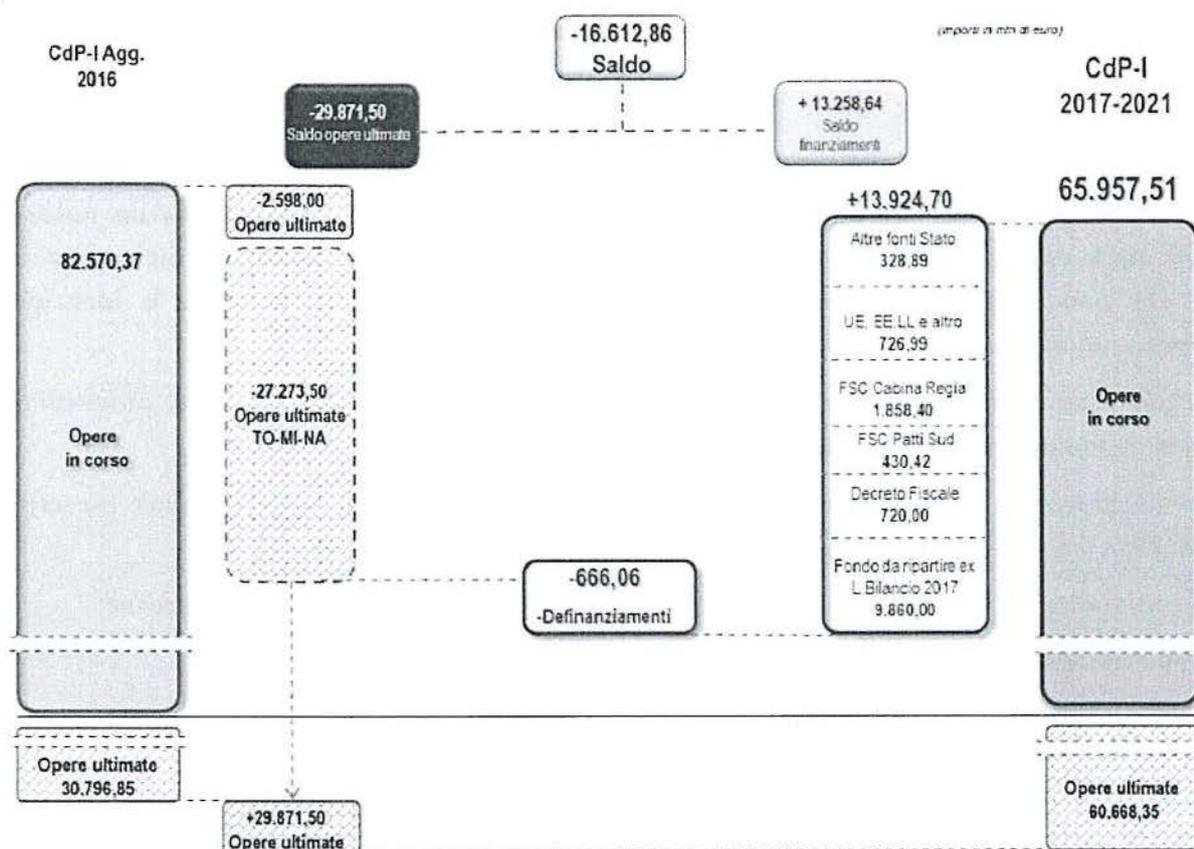
L'impegno finanziario assunto dallo Stato e realizzato dal Gestore con i recenti provvedimenti normativi è caratterizzato dalle seguenti linee di azione:

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

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

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

Fig. 1 – Evoluzione del portafoglio progetti



Le Tabelle allegate al nuovo Contratto tengono conto delle variazioni intervenute relativamente al costo ed al perimetro di realizzazione degli interventi. In particolare, per alcuni programmi e progetti si rilevano delle variazioni della stima del costo determinate da:

- Opere convenzionalmente classificate nella categoria “ultimate”¹, che vengono stralciate dalla parte attiva del portafoglio investimenti;
- Riclassifiche, dovute alla Individuazione ed estrapolazione di specifici interventi già precedentemente inclusi in altri programmi (più ampi o diffusi) di investimento o suddivisione di alcuni programmi di investimento precedentemente accorpati.
- Variazioni della stima dei costi di specifici progetti di investimento che, a parità di perimetro di intervento, si sono registrati in fase di progettazione o realizzazione;
- Variazioni di perimetro dell’intervento, in termini di minori o maggiori opere da progettare e realizzare, ovvero di passaggio dalla previsione del costo relativo alla sola progettazione dell’opera all’inserimento dell’intervento di realizzazione dell’opera stessa;

¹ Vengono classificate tra le “Opere ultimate” quelle opere che presentano le seguenti caratteristiche:

- attivazione di tutte le fasi principali dell’opera;
- avanzamento contabile superiore al 90%;
- nessuna necessità di ulteriori coperture finanziarie

- Estensione del programma ad un arco temporale superiore a quello considerato nel precedente atto contrattuale e che è relativo non solo al quinquennio di vigenza contrattuale ma alla nuova struttura di pianificazione del Contratto che ha un orizzonte decennale.

Nelle Tabelle sono altresì presenti nuovi programmi/progetti di investimento (è presente, al riguardo, un'apposita colonna che indica se si tratta di un "Nuovo inserimento" rispetto al precedente atto contrattuale). Questi derivano da:

- Individuazione ed estrapolazione di specifici interventi già precedentemente inclusi in altri programmi (più ampi o diffusi) di investimento o suddivisione di alcuni programmi di investimento precedentemente accorpati.
- Nuove esigenze di investimento, conseguenti all'adeguamento ai recenti atti di programmazione nazionali e comunitari o ad evoluzioni del contesto normativo, territoriale, industriale e tecnologico in cui opera RFI.

Nell'**Appendice 6** alla Relazione Informativa del Contratto sono riportate, per ogni riga del Contratto, le motivazioni delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale e dei nuovi inserimenti.

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

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

4. LE VARIAZIONI ALLE COPERTURE FINANZIARIE DI COMPETENZA

Il Contratto tiene conto delle variazioni finanziarie (definanziamenti e nuovi finanziamenti) intervenute successivamente all'Aggiornamento 2016 che risultano complessivamente pari a **13.258 milioni di euro**.

4.1 I definanziamenti

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

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

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

- ✓ **-40,12 milioni di euro** a seguito della riprogrammazione del Piano di Azione e Coesione “Salvaguardia” del MIT, di cui alla nota n. 0007399 del 28/7/2016. Il definanziamento ha riguardato per 20 mln di euro la “*Tratta ferroviaria Palermo Catania*” e per 20 mln di euro “*l’Adeguamento della linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria*”.
- ✓ **-62,60 milioni di euro** di riduzioni di risorse TEN-T per il ciclo di programmazione 2007-2013, per chiusura delle Decisioni UE con un valore inferiore rispetto a quanto assegnato;
- ✓ **-84,98 milioni di euro** di riduzione alle risorse previste per il PON-T 2000-2006 effettuato dalla Commissione in sede di chiusura della programmazione FESR 2000-2006;
- ✓ **-7,22 milioni di euro** di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con Enti Locali e dagli esiti della chiusura del ciclo di programmazione POR 2007-2013.

Tab. 1 – Riepilogo definanze/trasferimenti

			milioni di euro
Ministero-Ente	Capitolo	FONTE/Riga CdP	IMPORTO
MEF	7122 pg2	Legge di Bilancio 2017	-415,00
	7122 pg2	Compensazione con fondi della Legge di Bilancio 2017	-415,00
MEF	7122 pg2	D.lg 50/2017 su cap. 7122 (Decreto Fiscale)	-20,00
		A1004E - Sicurezza armamento	-10,00
	7122 pg2	A1004FAdeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	-10,00
MEF		Trasferimenti a CdP-Servizi	-7,14
		NA0036 - F.do Salvaguardia	-7,14
MIT		Sblocca Italia	-29,00
		P078 - Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Ventimiglia	-29,00
MEF		PAC salvaguardia MIT	-40,12
		0263 - Battipaglia-Reggio Calabria	-20,12
		P074 - Intervento "Linea veloce Palermo-Catania"	-20,00
UE		Ten-T 2007-2013	-62,60
		A004 - Nuovo Valico del Brennero	-58,63
		0325 - AV/AC Treviglio-Brescia	-0,12
		0240_A - Nodo di Genova	-1,60
		A2010 - Sistemi Informativi	-1,39
		0292-Linee di accesso al Brennero	-0,87
UE		PON 2000-2006	-84,98
		0099 - Raddoppio Caserta-Foggia	-66,92
		0149 - Sistemazione Nodo di Bari	-15,00
		0332 - Nodo di Bari Nord	-3,06
EE.LL.		Enti Locali e Altro	-7,22
		0036_B - Nodo di Palermo	-1,84
		1650 - Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna	-1,21
		A1003 - Miglioramento infrastrutturale Provincia Trento	-3,83
		1655 - Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	-0,35
TOTALE			-666,06

4.2 Nuove fonti di finanziamento per competenza

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

Tab. 2 – Riepilogo nuove fonti per competenza

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

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

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

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

mil. €		
Rif. tab. CdP-I	Tipologia interventi	Importo
A.2E0A	Protezione della marcia del treno (comprensivo completamento SGMV-GSC, MIT, REDI, TEG, FE PL, C&B, Autoregistratori,...)	40,00
A.2E0D_2	Dismissione contesti di esercizio obsoleti	15,00
A.2E0D_1	Treno diagnostico	35,00
A.2E0E	Soppressione passaggi a livello	50,00
A.2E0E2	Risanamento scottico	20,00
A.2E0E3	Piano Accessibilità terminali viaggiatori	30,00
A.2E0E4	Sicurezza Armamento	520,00
A.2E0E5	Piano di attuazione STI (primi interventi)	10,00
Totale	Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge	720,00

- ✓ **9.860,00** milioni di euro quale quota del Fondo indistinto istituito ai sensi dell'art.1 commi 140-142 della legge di Bilancio 2017 per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese ed assegnati a RFI ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 luglio 2017 da destinarsi ad opere e 411,40 mln di euro per il pagamento di oneri di ammortamento a seguito di operazioni di attualizzazione dei contributi, fermo restando la possibilità di destinare tali risorse ad ulteriore opere da contrattualizzarsi nei prossimi aggiornamenti contrattuali qualora tale operazioni bancarie non venissero attuate dal Gestore; tali risorse sono state richieste nella misura prevista dall'Aggiornamento 2016 del CdP-I ed allocate dal Gestore secondo la più recente pianificazione delle esigenze che recepisce gli esiti degli approfondimenti progettuali, la definizione della programmazione FSC 2014-2020 e le candidature ai finanziamenti PON 2014-2020.

- ✓ **210,00** milioni di euro recati dall'art.1 comma 591 della Legge di Bilancio 2017 per il finanziamento della nuova linea ferroviaria **Ferrandina-Matera La Martella**, così ripartiti: 10 milioni di euro per l'anno 2017 e di 32 milioni di euro per l'anno 2018 e 42 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2022;

- ✓ **70,00** milioni di euro quale riassegnazione dei fondi, originariamente attribuiti in via programmatica dalla delibera CIPE n. 40/2013 (*“Assegnazione risorse di cui all'articolo 7 -ter del Decreto Legge n. 43/2013, c.d. Emergenze ambientali”*) all'intervento “Circonvallazione di Trento” e defianziati per 55 mln di euro nel CdP-I 2012-2016 e per 15 mln di euro nell'aggiornamento 2015², a copertura dei lotti costruttivi ancora da finanziare del “Tunnel di base del Brennero” così come previsto dal punto 3 della medesima delibera, anche in ragione della contiguità territoriale dei due progetti di investimento;

- ✓ **48,89 mln di euro** trasferiti al Gestore ai sensi dell'art.47 bis comma 6 della legge di conversione n.96 del 21 giugno 2017 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante “disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo” il quale stabilisce: *“Le risorse di cui all'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, non attribuite alle imprese ferroviarie ai sensi del secondo periodo del medesimo comma 294 e dell'articolo 11, comma 2-ter, del decreto-legge 25 novembre 2015, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 2016, n. 9, possono essere destinate dal gestore dell'infrastruttura, nei limiti degli stanziamenti esistenti, a investimenti per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico o all'ammodernamento delle locomotive da manovra. Tali risorse saranno inserite nel contratto di programma-parte investimenti tra la società Rete ferroviaria italiana Spa e lo Stato con evidenza degli investimenti a cui sono finalizzate”*. A tal proposito si segnala che le risorse originariamente stanziati per il 2015, pari a 100 mln di euro attualmente riportate nell'Allegato 4c del vigente CdP-Servizi 2016-2021, verranno rettificare nel primo aggiornamento del medesimo contratto.

² L'assegnazione definitiva delle risorse era subordinata alla presentazione al CIPE del progetto preliminare o definitivo dell'opera entro il 31.12.2014. Tale progettazione non è stata consegnata nei tempi previsti, pertanto nel CdP-I 2012-2016 l'investimento è stato inserito fra le opere in standby, ed i 70 mln sono stati ridotti di 55 mln e nell'aggiornamento 2015 sono stati defianziati anche i rimanenti 15 mln.

- ✓ 2.288,82 milioni di euro a valere sul “Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020” di cui alle delibere n.26/2016, n.25/2016 così come finalizzati dalla delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016, così ripartiti:
 - 1.858,40 mln di euro relativi a risorse FSC 2014-2020 nazionali (“Cabina di Regia”) (vedi par.4.5);
 - 430,42 mln di euro relativi a risorse FSC 2014-2020 regionali (“Patti Sud”) (vedi par.4.5).
- ✓ 141,00 milioni di euro derivanti dal “Piano di azione e coesione Complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020” approvato con delibera CIPE 58 del 1 dicembre 2016;

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

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

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

- ✓ 477,00 milioni di euro a valere dei programmi PON 2007-2013 e 2014-2020, di cui:
 - 451,00 mln di euro relativi ai “grandi progetti” insistenti sull’itinerario Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo ammessi al finanziamento del nuovo ciclo di programmazione per i quali si è ancora in attesa dell’atto formale di ammissione al finanziamento;

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

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

- 27,00 mln di euro come saldo netto tra gli interventi considerati ammissibili ai sensi della nota prot. n. 5487 del 31 maggio 2017 con cui l’Autorità di Gestione del PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 ha preso atto dell’esito positivo delle valutazioni svolte dal “Gruppo di valutazione” e l’importo precedente contrattualizzato nel CdP-I ai sensi del Decreto Dirigenziale Decreto n.10999 30/12/2015.
- ✓ 49,71 milioni di euro di risorse derivanti dal programma CEF 2014-2020; a valle della partecipazione di RFI e BBT alla call 2015 del programma CEF 2014-2020 per il settore

Trasporti, il MIT ha sottoscritto con l'INEA (INNOVATION AND NETWORKS EXECUTIVE AGENCY) – Agenzia a ciò delegata dalla Commissione Europea – una serie di “agreement” con i quali vengono assegnati i finanziamenti europei ai sotto indicati progetti:

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

Riga CdP	Intervento	Importo	Atto	min euro
0268	Progettazione del collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Venezia	4,00	Agreement n. INEA/CEF/TRAN/M2015/1129866 del 24/10/2016	
A0311	ERTMS trackside equipment on Italian sections of the ERTMS Corridor/Corse Network Corridors in compliance to the Swasthrough Program	45,71	Agreement n. INEA/CEF/TRAN/M2015/1126337 del 12/10/2016	
TOTALE		49,71		

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

Tab. 7 – Riepilogo progetti finanziati da EE.LL

Riga CdP	Intervento	Ente	Atto	Importo	min euro
A1006	Piano di soppressione Passaggi a Livello	Interventi vari	Varie convenzioni con Enti Locali	9,07	
A1013A	Idrogeologia	Regione Emilia Romagna	Protocollo del 26/1/2016 tra RER, ArPC, AIPO e RFI	1,82	
0262	Tratta AV/AC Ronchi del Legionari-Trieste	Regione Friuli Venezia Giulia	Atto aggiuntivo del 31/7/2016 all'Accordo quadro RFI-FVG del 12/12/2003	1,53	
0291	Tratta AV/AC Venezia-Ronchi del Legionari	Regione Friuli Venezia Giulia	Atto aggiuntivo del 31/7/2016 all'Accordo quadro RFI-FVG del 12/12/2003	1,98	
1133A	Nodo di Udine (fase)	Regione Friuli Venezia Giulia	Atto aggiuntivo del 31/7/2016 all'Accordo quadro RFI-FVG del 12/12/2003	1,90	
1670	Ammodernamento e velocizzazione rete sarda (SCMT e rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Milamassargia, opere connesse all'arretramento della stazione di Cibita)	Regione Sardegna	Atto aggiuntivo modificativo alla Convenzione Rep. N.5 del 11/9/2014 per il finanziamento dell'intervento "Arretramento della Stazione di Cibita 1° Fase"	13,00	
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	Regione Friuli Venezia Giulia	Convenzione Regione Friuli Venezia Giulia del 31 luglio 2015	1,77	
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia	Regione Piemonte/Liguria		8,80	
1953	Nuovo impianto di manutenzione rotabili di Venezia Mestre	Regione Veneto		19,42	
TOTALE				59,29	

4.3 La neutralizzazione dei definanziamenti di legge

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

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

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

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

4.4 La riallocazione di finanziamenti già contrattualizzati

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

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

- 1) una quota delle risorse del programma "Upgrading Nodo di Roma" riga P053 pari a **21,60 mln di euro**, è stata destinata come di seguito indicato:
 - **15,00 milioni di euro** per il "Raddoppio Campoleone-Aprilia", al fine di assicurare completa copertura finanziaria all'investimento ad esito dello stanziamento delle risorse FSC 2014-2020;
 - **6,60 milioni di euro** per il "Raddoppio Lunghezza-Guidonia", al fine di assicurare completa copertura finanziaria all'investimento che era stata ridotta per applicazioni di definanziamenti su fonti nazionali di competenza MEF nell'ambito del CdP-I 2012-2016.
- 2) le risorse a valere del Programma PON 2014-2020 da attribuirsi ai grandi progetti, pari a **450,80 mln di euro**, hanno permesso di liberare risorse per avviare ulteriori fasi dei medesimi interventi, a valle dell'atto formale di ammissione al finanziamento, in particolare:
 - **168,00 milioni di euro** per l'ulteriore fase del "Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)";
 - **148,00 milioni di euro** per l'ulteriore fase "dell'Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino";
 - **134,80 milioni di euro** per l'ulteriore fase "dell'Itinerario Messina-Catania: raddoppio Giampileri-Fiumefreddo";
- 3) risorse per **90,00 milioni di euro** dal programma "Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase" riga P140 a copertura dell' "Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo" riga I153 come da protocollo d'intesa Regione Calabria sottoscritto in data 17 maggio 2017;
- 4) una quota delle risorse del "Fondo di Salvaguardia" pari a **75,43 mln di euro** e le risorse statali liberate per effetto dell'overcopertura derivante dal finanziamento PON pari a **41,78 mln di euro**, è stata rimodulata per neutralizzare le perdite degli interventi cofinanziati dall'UE o da E.E.LL. prevalentemente per il reintegro del definanziamento sul "Nuovo Valico del Brennero"

per perdite sul programma TEN-T 2007-2013 e per le riduzioni a valere del programma PAC Salvaguardia 2007-2013.

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

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

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

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

A Dotazione iniziale F.do Salvaguardia CdP-I agg. 2016		187,87
Utilizzi CdP-I 2017-2021 F.do Salvaguardia		IMPORTO
MEF	Trasferimento risorse a copertura CdP-Servizi	-7,14
UE	Stima perdite TEN 2007-13	61,21
UE	Nuovo valico del Brennero	-36,63
UE	Treviglio-Brescia e Nodo di Genova	-1,72
UE	Linee di Accesso al Brennero	-0,87
EE.LL. e altro	Perdite Pon 2007-2013	-12,08
	Battipaglia Reggio Calabria	-4,56
	altri progetti (0036, 0500, 0115, 0271, 0311, 0320, 0322, 0335, 0344, 0506, 0512, 0634, 0670, 1307, 1814, 1829, 1830, 1832)	39,59
	altri progetti (0099, 0275, 0279, 0284, 0719, 0321, 0525, 0532, 1056, 0511, 0514)	12,07
EE.LL. e altro	Perdite Pon 2007-2013	-2,14
	Nodo di Palermo	-1,84
	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	-0,30
B Totale utilizzi		-82,56
C Finanziamenti duplicati su Battipaglia-Reggio Calabria		39,87
D Dotazione finale F.do Salvaguardia CdP-I 2017-2021 (A+B+C+D)		145,18

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

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

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

- l'indicazione dei risultati attesi e delle azioni e dei singoli interventi necessari al loro conseguimento;
- la relativa stima finanziaria;

- i soggetti attuatori a livello nazionale e regionale;
- i tempi di attuazione e le modalità di monitoraggio;
- l'articolazione annuale dei fabbisogni finanziari fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020, in coerenza con l'analoga articolazione dello stanziamento deciso per ogni area tematica nazionale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Di seguito il dettaglio degli interventi:

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

Riga CIP		Intervento		costi di cui a:
				Importo
444	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria ionica - tratta Sbari-Melfo Porto Salvo	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria ionica – Tratta Sbari – Melfo Porto Salvo		307,00
444M	Tecnologie per la circolazione	Potenziamento tecnologico linea a monte del viadotto		10,00
444A	Adeguamento prestazionale corridoi TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1° fase	Adeguamento prestazionale linea Roma-Napoli via Cassino		10,00
444	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direzione centrale e Direzione Tiroscica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	Adeguamento tecnologie linea Roma-Napoli via Formia		10,00
444M	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge tema ai viaggiatori	Miglioramento accessibilità stazione ferroviaria di Napoli		5,00
444	Nodo complesso di Pompei	Nodo complesso di Pompei		30,50
444	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	Nodo complesso di Salerno Centrale		25,00
444	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	Adeguamento tecnologie stazione ferroviaria di Napoli		14,00
444	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direzione centrale e Direzione Tiroscica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia (ulteriore fase)		20,00
444A	Piano Servizi (invasamento nastri, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e sicurezza)	Upgrade sistemi informazione al pubblico stazione di Napoli		7,50
444M	Tecnologie per la circolazione	Upgrade sistemi di disinquinamento linea Campania		2,50
444	Nodo di Udine	Nodo ferroviario di Udine (fase)		1,00
444	Fondo di Trieste	Fondo di Trieste 2° fase		17,00
444	Raddoppio Campobasso-Arcola	Potenziamento linea Campobasso-Nettuno 1° fase		15,00
444	Nodo di interscambio di Ripetta	Nodo di interscambio Roma Fregene (ulteriore fase)		24,00
444	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova (progettazione)		0,80
444	Electrificazione Civitanova-Macerata-Albano	Electrificazione linea Civitanova-Macerata-Albano (fase)		39,00
444	Nodo di Faltanera completamento	Completamento nodo di Faltanera (progettazione)		1,00
444	Completamento raddoppio Pescara-L'Aquila (tratta Teramo-L'Aquila)	Viterbo Teramo-Campomarzio-Ripetta		150,00
444	Terminale Rivista Scivola	Potenziamento stazione Rivista Scivola (fase)		9,50
444A	Nodo di Novara 1° fase	Nodo di Novara - interconnessione tra bretelle nord di Vigliano-Borghetto e linea FNM Novara-Genova		7,50
444	Scalo Torino Orbassano	Piano Regolatore Generale (PRG) di Torino Orbassano		13,00
444	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	Soppressione passaggi a livello linea Torino-Pinerolo		5,00
444	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Torino-Quindiciotto	Velocizzazione e soppressione passaggi a livello linea Chivasso-Torino - Quindiciotto		5,00
444	Variente di Riga	Variente di Riga		49,00
444	Electrificazione linea Trento-Bassano	Electrificazione linea Trento-Bassano		59,00
444	Electrificazione Barietta-Canoia	Electrificazione linea Barietta-Canoia		26,00
444	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia		50,00
444	Nodo intermodale di Brindisi	Nodo intermodale di Brindisi 1° fase		25,00
444A	S. Gavino-Sassari-Ortùs fasi prioritarie	variente S. Gavino-Sassari-Ortùs		74,00
444	Sistemazione nodo di Catania	Nodo di Catania 1° fase		235,00
444A	Nuovo collegamento Palermo-Catania: fasi prioritarie	Potenziamento Ruvicento-Lercara 1° fase		350,00
444	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo		34,00
444	Potenziamento linea Empoli-Siena	Potenziamento linea Empoli-Siena		85,00
444	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° crocio	Potenziamento linea Foligno-Perugia-Terontola 1° fase		32,00
444	Ripristino linea dei bin. di Vicenza Mestre	Ripristino della linea "dei bin." di Vicenza Mestre		110,00
TOTALE				1.858,40

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

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

- 1) riprogrammazione **Piano di Azione e Coesione di Salvaguardia del MIT** di cui alla nota n.7399 del 28 luglio 2016 per un importo complessivo di 40 milioni di euro;
- 2) delibera CIPE n. 58 del 1 dicembre 2016 con cui è stato approvato il **“Piano di azione e coesione Complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020”**;
- 3) nota prot. n. 5487 del 31.05.2017, con cui l’Autorità di Gestione del **PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020** ha preso atto dell’esito positivo delle valutazioni svolte dal *“Gruppo di*

5. “LA CURA DEL FERRO”

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

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

Tab. 12 – Nuovi avvii 2017

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

5.1 Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge

Nuove forte impulso alla sicurezza, anche per gli effetti del Decreto Fiscale, ulteriori **1.958,05 milioni di euro** per il proseguimento dei programmi degli interventi necessari a contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, oltre ad interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello e la protezione in sicurezza delle rimanenti interferenze strada-ferrovia, nuove esigenze connesse al Piano sicurezza armamento nonché per l'avvio del nuovo programma di adeguamento a STI.

Tab. 13 – Nuovi avvii “Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di Legge”

CdP	Tabella/intervento	Costo	Totale finanziarie legge 2012/18 ricalcolate	Nuovi Avvii CdP 1.001/17 2017	Art. 7 comma 2-AO 142 2017	Differenza Credito	Rilevanza 2017 e oltre CdP (Tab. 13/20)	71C (Tab. 13/21)	UE (Tab. 13/22)	FESIF (Tab. 13/23)	Finanziamento in	Opere finanziarie CdP 1.001/17 2017
A01	Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge	33.733,79	6.605,00	1.958,06	1.142,00	700,00	0,00	5,00	0,00	10,00	0,75	9.503,05
A01A	Sicurezza in galleria	10.033,00	202,00	42,00	40,00	0,00						262,28
A01B	Risanamento gallerie	6.378,00	0,00	60,00	41,00	0,00						442,15
A01C	Manutenzione straordinaria gallerie	900,00	0,00	105,00	120,00	0,00		5,00				325,15
A01D	Sicurezza in zone ad inquinamento di qualità di legge	600,00	0,00	0,00	0,00	0,00						123,00
A01E	Sicurezza in tunnel	1.741,00	41,00	156,00	40,00	110,00						1.176,00
A01F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Intermodalità (STI) - opere marittime	100,00	0,00	15,00	15,00	0,00						33,00
A01G	Sicurezza in passaggi a livello	1.061,71	1.762,00	188,00	170,00	0,00			6,00	6,00	0,00	1.421,07
A01H	Idrogeologia	1.000,00	480,00	106,00	100,00	0,00			2,00	2,00	2,00	406,00
A01I	Spinta	1.000,00	0,00	50,00	50,00	0,00						149,50
A01J	Protezione delle frane in gallerie	3.000,00	1.270,00	122,00	40,00	0,00			0,00			2.487,00
A01K	Opere di adeguamento ferroviario in zone sismiche (Tabella 13/24)	482,00	0,00	25,00	25,00	0,00						186,00
A01L	Protezione dei passaggi a livello	1.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00					2,00	241,00
A01M	Opere per la mitigazione dell'inquinamento	233,44	0,00	70,00	44,00	0,00			0,00		2,00	134,52
A01N	Disposizione contro il maltempo in gallerie	1.900,00	0,00	60,00	45,00	0,00						170,00
A01O	Opere di adeguamento ferroviario in zone sismiche	141,00	0,00	10,00	10,00	0,00						0,00
A01P	Opere di adeguamento ferroviario in zone sismiche	1.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00						0,00

5.2 Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento

Nuove risorse per **688,06 milioni di euro** finalizzate all'ammmodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati e obsoleti nonché proseguire l'attrezzaggio della rete con l'ERTMS.

Tab. 14 – Nuovi avvisi “Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento”

RF, CUP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg. 2016) riclassificata	Nuovi AVVISI CUP-1 2017-2021	art. 1 comma 140-142 L. Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti	FSC 2014-2020	UE (FON, PAC, CEF)	EEI e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CUP-1 2017-2021
000	Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	8.596,40	2.158,31	688,06	611,75	0,00	0,00	12,50	43,92	0,00	0,35	2.876,37
A202B	Tecnologie per la circolazione	3.042,16	1.074,11	451,75	441,75			12,50	43,92		0,34	1.312,07
A205	TIC	292,48	489,39	35,00	35,00							525,38
A209	Sviluppo tecnologie innovative	3.333,91	148,99	30,00	30,00				0,00			178,55
A20X	Security	117,89	122,80	15,00	15,00							187,66
A230	Sistemi infografici	637,29	255,11	38,81	40,00				0,00		0,00	128,71
A231	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	1.075,37	188,27	95,71	50,00				45,71			278,98

5.3 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Nuove risorse per **36,00 milioni di euro** per lo sviluppo a fini turistici delle ferrovie minori. La grande importanza da attribuirsi al turismo a supporto dello sviluppo economico nazionale conduce ad identificare un programma specificamente rivolto alla valorizzazione delle linee ferroviarie minori in funzione della fruizione paesaggistica e dell'accessibilità ai siti di maggior interesse sotto il profilo ricettivo in coerenza con il DEF 2017.

Tab. 15 – Nuovi avvisi “Valorizzazione turistica delle ferrovie minori”

RF, CUP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg. 2016) riclassificata	Nuovi AVVISI CUP-1 2017-2021	Fondo ex art. 1 commi 140-142 L. Bilancio	Decreto Fiscale	Legge di Bilancio 2017 e altre fonti	FSC 2014-2020	UE (FON, PAC, CEF)	EEI e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CUP-1 2017-2021
000	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	234,71	18,71	36,00	15,00	0,00	0,00	21,00	0,00	0,00	0,00	54,71
0234	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	234,71	18,71	36,00	15,00	0,00	0,00	22,00	0,00	0,00	0,00	54,71

5.4 Valorizzazione delle reti regionali

Nuove risorse per **1.316,94 milioni di euro** per la valorizzazione delle reti regionali per dare ulteriore impulso al rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni nell'ambito del programma FSC 2014-2020. Ulteriori iniziative riguardano il potenziamento tecnologico di linee di bacino al fine di migliorarne l'indice di regolarità e risolvere situazioni puntuali di interferenza tra i flussi di traffico.

Tab. 16 – Nuovi avvisi “Valorizzazione delle reti regionali”

REF. CDP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVISI CDP-I 2017-2021	art.1 comma 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti statale	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	ECLE e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CDP-I 2017-2021
409	Valorizzazione delle reti regionali	7.548,58	608,25	1.311,64	695,50	0,00	-29,00	646,00	1,12	4,97	-1,62	2.175,43
NORD OVEST												
P124	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Intra-Quinchetto (velocizzazione impianti e soppressione PU)	15,00	10,00	5,00	0,00			5,00				15,00
1242	Adeguamento Nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Jeno (ped)	250,00	0,00	10,00	10,00							10,00
1045	Raddoppio Cremona-Dimena	50,00	0,00	1,00	1,00							1,00
P138	Upgrade infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	1.294,76	95,75	24,00	24,00							119,76
A1331	Ammodernamento infrastrutturale - air memoria	0,00	4,36	-4,36	0,00				-5,24	-1,83	4,63	0,00
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Verduggia	8,80	29,00	-20,20	0,00		-29,00				8,80	8,80
1276A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1° fase	340,00	6,00	334,00	334,00							340,00
NORD EST												
P128	Elettificazione Trento-Bastano	60,00	1,00	59,00	0,00			59,00				60,00
P146	Raddoppio Bolzano-Merano	200,00	0,00	4,00	4,00							4,00
1272	Varante di Riga	150,00	1,00	49,00	0,00			49,00				50,00
P109	Upgrade infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	957,00	69,70	76,00	76,00							145,70
CENTRO												
P101	Potenziamento infrastrutturale linea Empoli-Siena	177,00	92,00	85,00	0,00			85,00				177,00
P147	Elettificazione Civitanova-Macerata-Albacina	110,00	1,00	39,00	0,00			39,00				40,00
2334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola F' straccio	58,00	26,00	32,00	0,00			32,00				58,00
P230A	Elettificazione linea Reti-Aquila-Sulmona opere prioritarie	442,00	0,00	16,50	16,50							16,50
P130	Upgrade infrastrutturale e tecnologico bacini centro	1.028,00	79,45	80,00	80,00							159,45
SUD OVEST												
P167	Upgrade rete ferroviaria Regione Abruzzo	51,00	31,00	20,00	20,00							51,00
P141	Elettificazione Roccaravaldina-Sarno-Campobasso 1° fase	30,00	15,00	15,00	0,00			15,00				30,00
1273	Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	230,00	0,00	230,00	0,00			230,00				230,00
1003	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia con tecnologia treno tram	50,00	0,00	50,00	0,00				50,00			50,00
1270	Elettificazione Barietta-Casola	26,00	0,00	26,00	0,00			26,00				26,00
1274	Fermezze Taranto-Nassisi	22,00	0,00	22,00	0,00			22,00				22,00
P105	Upgrade infrastrutturale e tecnologico bacini sud	1.767,00	245,98	83,00	83,00				6,53		6,53	328,98
1242	Ripristino linea Palermo-Trapani via Mili	144,00	70,00	74,00	40,00			34,00				144,00
1021A	Velocizzazione Catania-Siracusa	88,00	81,00	7,00	7,00				-0,25		0,25	88,00

5.5 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane

Nuove risorse per 885,10 milioni di euro per lo sviluppo delle aree metropolitane. Gli avvisi più rilevanti si evidenziano nell'area metropolitana di Catania per l'eliminazione dell'interferenza che condiziona l'ampliamento dell'aeroporto di Catania. Prosegue il c.d. “Piano Stazioni” con le iniziative “smart and easy station”.

Tab. 17 – Nuovi avvisi “Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane”

REF. CDP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016)	Nuovi AVVISI CDP-I 2017-2021	art.1 comma 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti statale	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	ECLE e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CDP-I 2017-2021
407	Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane	12.621,15	5.764,53	893,19	519,22	0,00	0,00	357,03	112,63	17,54	-121,41	6.649,40
AREE METROPOLITANE TORINO												
1400	Operazioni infrastrutturali e tecnologiche nodo di Torino	564,10	89,11	18,00	13,70			5,00				107,43
AREE METROPOLITANE MILANO												
181	Coordinamento "autofine luci"	140,00	0,00	1,20	1,20							1,20
1054	Operazioni infrastrutturali e tecnologiche nodo di Milano	1.267,11	149,61	72,00	72,00					0,00		523,61
AREE METROPOLITANE ROMA												
1046	Potenziamento Metro Bologna	241,10	-201,34	41,02	41,02				1,27		1,60	642,10
1042	Operazioni infrastrutturali e tecnologiche nodo di Genova	151,00	1,60	19,00	20,00							28,00
AREE METROPOLITANE VENEZIA												
1075	Operazioni infrastrutturali e tecnologiche nodo di Venezia	341,10	86,48	29,42	10,00					15,42		127,90
AREE METROPOLITANE BOLOGNA												
7122	Upgrade infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	273,10	55,50	25,00	26,00							56,10
AREE METROPOLITANE FIRENZE												
1029	Operazioni infrastrutturali e tecnologiche nodo di Firenze	837,10	123,43	100,00	100,00							203,43
AREE METROPOLITANE ROMA												
1043	Nodo di annessamento di Fregene	76,17	19,20	14,00	0,00			24,00				61,20
1048	Raddoppio Lavinio-Caserta	1.817,22	143,12	8,00	0,00					6,00		149,12
1053	Upgrade infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	1.509,21	344,03	-11,60	0,00					-21,60		722,43
1029	Raddoppio Campagna-Jurata	160,00	50,00	10,00	0,00			15,00				60,00
AREE METROPOLITANE NAPOLI												
1034	Upgrade infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	730,12	24,12	18,00	0,00			19,00	0,00		0,00	174,12
1033	Nodo Campolongo di Pompei	31,30	2,40	10,60	0,00			30,60				31,30
7112	Progetto di fattibilità nuovi flussi area urbana Area Portuale Neosoli (ex progetto T. reale Neosoli)	0,48	0,00	0,82	0,00			0,82				0,82
AREE METROPOLITANE CATANIA E MESSINA												
1246	Sistemazione nodo di Catania	864,00	16,61	219,00	0,00			235,00				251,61
1223	Raddoppio Messina-Siracusa 1° fase	126,46	127,44	0,00	0,00				0,76		0,76	126,46
AREE METROPOLITANE BARI												
1049	Sistemazione nodo di Bari	159,01	159,61	-15,00	0,00				25,00			144,61
1026	Nodo di Bari-San Vito	491,00	195,00	0,00	0,00				144,94			191,00
1028	Nodo di Bari-San Vito	411,00	7,36	-8,06	0,00				-3,09			2,81
AREE METROPOLITANE PALERMO												
1040	Nodo di Palermo	1.252,20	1.252,20	0,00	0,00				-1,19	-1,80	0,22	1.252,30
1036	Raddoppio Palermo-Messina tratta Trapani-Sciacca-T. distribuzione	332,00	915,80	0,00	0,00				25,17			915,80
INTERVENTI DIFFUSI PER IL POTENZIAMENTO DELL'INTERVALICAZIONE												
1051_2	Flusso fisso (benzinaio non bippato, appalti sistemi di intermodalità al pubblico, studi di fattibilità e ricerca)	1.576,83	171,79	215,00	210,00			7,50	7,50			696,39
2111	Interventi per il miglioramento dell'offerta di servizi	200,00	0,00	20,00	20,00							20,00

5.6 Intermodalità: Accessibilità su ferro porti, interporti e aeroporti

Per lo sviluppo dell'integrazione modale sono state destinate nuove risorse per **700,15 milioni di euro** per avviare la fase realizzativa dei nuovi collegamenti con gli aeroporti di Venezia e Genova e per l'ulteriore potenziamento dei collegamenti ai porti e terminali.

Tab. 18 – Nuovi avvisi “Accessibilità su ferro porti e interporti”

RS CIP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVISI CdP-1 2017-2021	art.1 comma 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Finanze	Bilancio 2017 e altre fonti statale	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE,II e altro	Rimodulazione	Opere contrattualizzate al CdP-1 2017-2021
000	Accessibilità su ferro porti e interporti	81,74	81,74	213,74	80,69	0,00	48,89	0,50	25,00	0,00	0,00	72,74
006	Porto di Trieste	77,00	60,00	17,00				17,00				77,00
P174	Scalo merci Bari Lamisina	35,00	10,00	25,00					25,00			35,00
P175	Scalo Tevere Orbasiano	13,00	0,00	13,00						13,00		13,00
P176	Terminale Riva di Scivia	9,50	0,00	9,50						9,50		9,50
P178	Nodi intermodali di Brenna	25,00	0,00	25,00					25,00			25,00
000	Infrastrutturazione porti e terminali	825,94	86,37	129,58	80,69		48,89					215,94

Tab. 19 – Nuovi avvisi “Accessibilità su ferro aeroporti”

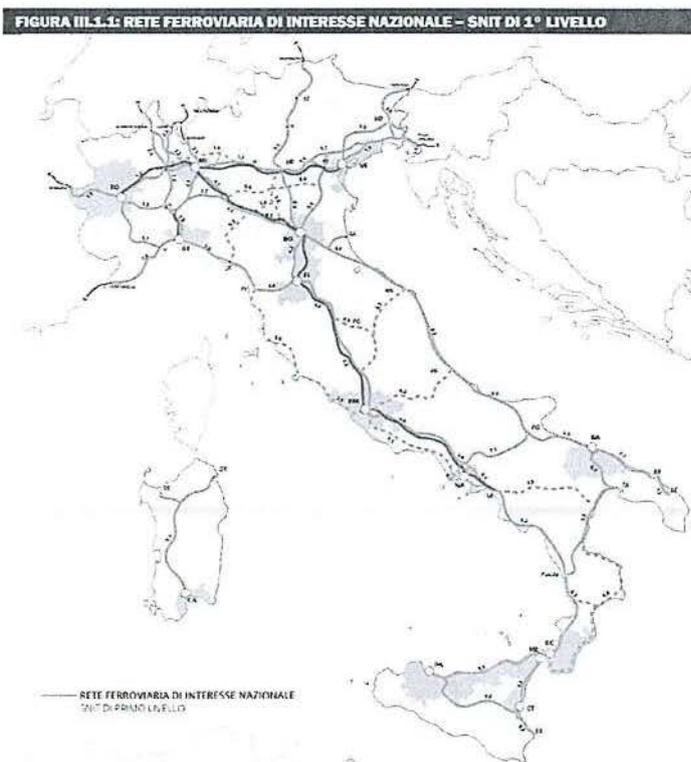
RS CIP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVISI CdP-1 2017-2021	art.1 comma 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Finanze	Bilancio 2017 e altre fonti statale	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE,II e altro	Rimodulazione	Opere contrattualizzate al CdP-1 2017-2021
000	Accessibilità su ferro aeroporti	417,77	1,50	481,07	407,00	0,00	0,00	0,50	4,00	1,77	0,50	417,77
P129	Collegamento aeroporto di Genova	69,60	1,60	68,00	67,20			0,80				69,60
000	Collegamento aeroporto di Venezia	425,00	14,00	411,00	407,00				4,00			425,00
000	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	1,17	1,30	2,07						1,77	0,10	1,17

5.7 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici

Nuove risorse per **5.013,54 milioni di euro** per investimenti di sviluppo delle 13 direttrici così come rappresentate nello SNIT.

Si segnala in particolare il finanziamento del PRG di Tortona, dell'ulteriore fase della Milano-Genova, della fase realizzativa del “Ripristino linea dei Bivi” e della “Giampileri-Fiumefreddo”, della “Lercara-Montemaggiore” e dell'ulteriore lotto del “Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)”.

Proseguono interventi di potenziamento della direttrice adriatica, ionica e tirrenica nord finanziati anche nell'ambito della programmazione FSC 2014-2020.



5.8 Investimenti realizzati per lotti costruttivi

Nuove risorse per **2.660,80 milioni di euro** per investimenti realizzati per lotti costruttivi.

Come noto, per gli interventi realizzati per lotti costruttivi, ai sensi dell'art. 2, comma 233, della Legge 23 dicembre 2009, n. 191, con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegna, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma.

Le risorse in questione finanziano opere con priorità programmatica, che rientrano nell'elenco delle 25 infrastrutture strategiche del XIII Allegato Infrastrutture al DEF 2016, appartenenti alle reti trans-europee di trasporto (TEN-t): con riferimento al Corridoio Reno-Alpi si segnala in particolare il finanziamento del 5° Lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi; per il Mediterraneo la prosecuzione dei lavori sulla Brescia-Verona e il 5° lotto della galleria di base del Brennero.

Tab. 21 –Nuovi avvii “Investimenti realizzati per lotti costruttivi”

#/ CP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (leg. 2016) riclassificata	NUOVI AVVII CdP-I 2017-2021	art. 1 comma 143-142 L. Bilancio 2017	Decreto Finanze	Mancato 2017 e altre fonti statale	FSC 2014-2020	UE (PM, PAC, CEF)	TELLA	Finanziamento	Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
N	INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	14.030,07	8.113,15	2.460,80	2.500,80	0,00	20,00	0,00	56,63	0,00	56,63	11.773,95
1148	Terzo Valico del Giovi 3° lotto	9.200,00	3.612,56	1.530,00	1.550,00							5.166,56
1149	Linea AV/AC Milano-Verona tratta Brescia-Verona	3.450,27	2.368,07	607,00	607,00							2.875,07
1150	Nuovo valico del Brennero - quota Italia	1.400,00	1.029,52	501,80	451,80		20,00		56,63		56,63	1.332,32

6. FOCUS PROJECT REVIEW

Linea Venezia-Trieste

I progetti “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste: tratta Venezia – Ronchi dei Legionari” e “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste”, inclusi nell’aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, hanno un costo complessivo di oltre 7 miliardi di Euro e sono attualmente privi di copertura finanziaria per la realizzazione delle opere.

Rfi ha studiato una soluzione di “velocizzazione” dell’attuale linea, basata su poche varianti di tracciato ed una modernizzazione tecnologica dell’intera linea, del costo stimato pari a 1,8 miliardi di Euro e atti a permettere l’eliminazione di punti singolari e tratte che condizionano il livello prestazionale complessivo della linea, con realizzazione per fasi.

Inoltre, saranno installati sistemi tecnologici di ultima generazione per la gestione e il controllo in sicurezza del traffico ferroviario, che permetteranno di migliorare le prestazioni delle imprese ferroviarie di trasporto.

Nel dettaglio, gli interventi sono così suddivisi:

- soppressione 18 passaggi a livello in Veneto
- soppressione 7 passaggi a livello in Friuli Venezia Giulia
- variante di Portogruaro
- variante di Latisana di estesa pari a 4 km incluso nuovo ponte sul Tagliamento
- variante Ponte Isonzo
- variante Ronchi-Aurisina (20 chilometri)
- adeguamenti tecnologici
- interventi infrastrutturali per incrementare il carico massimo assiale della linea, a favore del traffico merci

Detti interventi, consentiranno velocità di 200km/h con tempi di percorrenza di 65’ sulla relazione Venezia – Trieste (contro una spesa di 7,5 miliardi di euro e tempi di percorrenza di 55’).

Il progetto “Potenziamento Venezia – Trieste” è incluso nel Contratto di Programma fra RFI e il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, con un costo complessivo di 1.800 milioni Euro, dei quali 150 milioni di Euro disponibili per la progettazione degli interventi e la realizzazione di una prima fase degli stessi.

Asse Roma – Reggio Calabria

Con il coordinamento della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è in corso di elaborazione una project review per il potenziamento delle principali relazioni dell’Italia meridionale, fra cui l’itinerario Roma – Reggio Calabria. Tale studio prende in considerazione e confronta soluzioni alternative, incluse quelle proposte da RFI e già inserite nel CdP-I, con l’obiettivo

di favorire lo sviluppo economico delle aree attraversate, minimizzando l'impatto ambientale e con tempi di percorrenza inferiori rispetto agli attuali (5h 12") a costi minori.

Allo stato attuale è in corso un primo studio MIT-RFI per definire scenari e alternative per la definizione delle migliori soluzioni per il progetto di corridoio.

Ad oggi sono stati definiti n.6 scenari con costi stimati da un massimo di 25 Miliardi di Euro, con tempi di percorrenza pari a circa 3 ore e mezza, ad un minimo di 6 Miliardi di Euro, con tempi di percorrenza pari a circa 4 ore.

A valle di questa attività sarà redatto un progetto di fattibilità per la scelta dello scenario ottimale.

7. LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato una nuova stagione delle politiche infrastrutturali, incentrata su due pilastri: la rinnovata centralità della pianificazione strategica e la valutazione ex-ante delle opere.

Tale impianto vede il suo fondamento normativo nel nuovo Codice degli Appalti (d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50), che ha individuato nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e nel Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) gli strumenti per la pianificazione e la programmazione e per la progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese.

Le “Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche” costituiscono l’elemento cardine per un nuovo approccio alla programmazione infrastrutturale incentrato sulla valutazione rigorosa degli investimenti pubblici.

Per garantire allo stesso tempo continuità rispetto agli impegni assunti in passato, soprattutto nei casi in cui abbiano dato origine a obbligazioni giuridiche vincolanti per l’amministrazione, oppure quando si tratta di opere già in corso di realizzazione, sono stati individuati alcuni criteri per identificare le priorità d’investimento nel primo DPP. Questo periodo transitorio è stato previsto per poter dare concreta e immediata attuazione alle innovazioni proposte.

In attesa dell’emanazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) e tenuto conto della gestione della fase transitoria prevista dalle “Linee Guida per la valutazione delle Opere Pubbliche”, già l’Allegato al DEF 2017 “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”, per quanto attiene al settore ferroviario, specifica che *“il quadro strategico trova una prima articolazione operativa in relazione agli investimenti inseriti nel Contratto di Programma di RFI e consente di definire un insieme di programmi e di interventi da considerare, a seconda dei casi: invariati, soggetti a project review, ovvero a progetto di fattibilità, da sottoporre a rigorose valutazioni di carattere tecnico-economico ed ambientale”*. Lo stesso DEF riporta, quindi, la classificazione dei programmi e gli interventi prioritari, ivi compresi quelli ferroviari, nell’Appendice 1 – Programmi di interventi e nell’Appendice 2 – Interventi.

Pertanto, in coerenza a quanto riportato nel DEF 2017 e nelle citate Linee Guida, nelle tabelle del Contratto è stata inserita un’apposita colonna “Classe DPP”, nella quale gli interventi sono stati classificati come: invariante, in project review o in progetto di fattibilità.

Sempre in attuazione delle “Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche”, per i nuovi investimenti programmati ma non ancora finanziati, o finanziati solo per la progettazione, è prevista una applicazione rigorosa, e necessariamente graduale, delle metodologie previste dalle Linee Guida stesse ed, in particolare, della “valutazione ex ante” degli investimenti.

Al riguardo il Contratto, all’art. 4, tra gli obblighi del Gestore, prevede (a regime) l’invio al Ministero, entro il mese di settembre di ciascun anno, per la predisposizione e l’aggiornamento annuale del DPP e il dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura Legge di Bilancio, i seguenti documenti:

- (i) schede informative con gli elementi e le informazioni ritenuti utili per le valutazioni di ammissibilità a finanziamento dei progetti\programmi definiti “invariati” o in “project review” nell’Allegato al

DEF 2017 “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture” in considerazione del regime “transitorio” previsto nelle “Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche”,

- (ii) studi di pre-fattibilità per i nuovi investimenti per i quali si intende richiedere il finanziamento per l’avvio del progetto di fattibilità,
- (iii) dossier di valutazione “ex ante” per i nuovi investimenti che necessitano del finanziamento per le ulteriori fasi progettuali e/o realizzative nonché l’eventuale aggiornamento del dossier a seguito dell’esito degli approfondimenti progettuali o nuove esigenze che comportino ulteriori necessità finanziarie.

Il dossier di valutazione ex ante, come definito all’art. 2 del Contratto, è il documento che viene elaborato con la prima fase del Progetto di Fattibilità ed aggiornato dopo gli esiti delle successive fasi di progettazione:

- (i) finalizzato a supportare la valutazione ex ante per il finanziamento della realizzazione del programma o progetto di investimento opportunamente strutturato nei contenuti, coerente con le “Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche” in funzione della complessità e della tipologia dell’investimento, a verificare la redditività e a quantificare i costi ed i tempi di realizzazione, nonché a dare evidenza dei costi differenziali di gestione derivanti sia dalla messa in esercizio delle opere realizzate sia dall’opzione di non procedere all’investimento,
- (ii) integrato da un’analisi costi/benefici o costi/efficacia che valuti gli impatti in termini di sostenibilità economica, ambientale e sociale derivanti dalla diversione modale generata dal progetto.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Enrico Maria Pujia)

